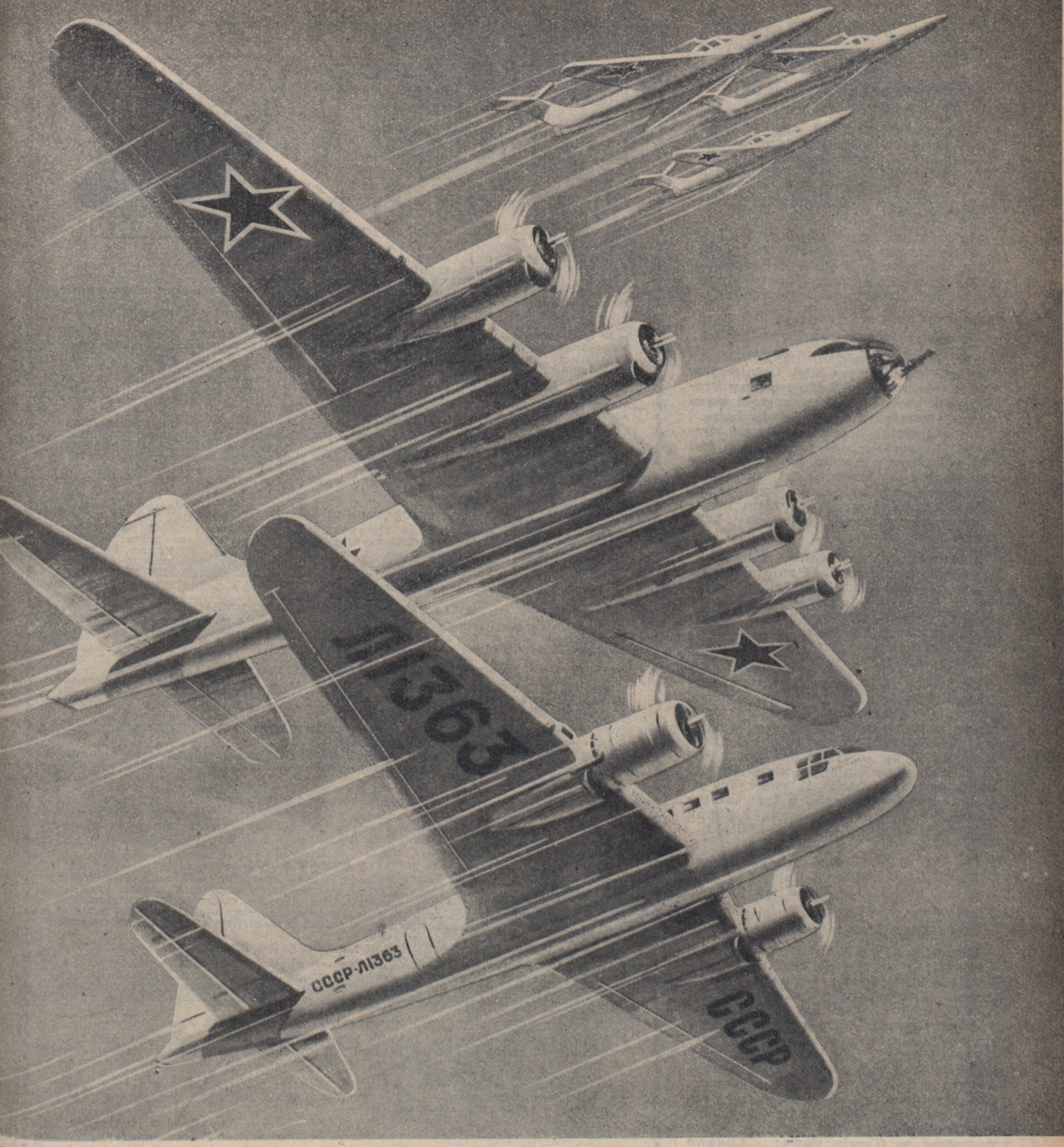


28 (316) ROK VII 13 LIPCA 1952

Cena 60 gr

SKRZYDŁA I MOTOR

DELEGACI NA ZJAZD PISZĄ DO PREZYDENTA I MARSZAŁKA POLSKI

15 czerwca br. odbył się I Walny Zjazd Okręgowy Ligi Lotniczej w Opolu, na który przybyli przedstawiciele KW PZPR, ZGLL, ZW ZMP, Wojska Polskiego i delegaci wybrani na Walnych Zjazdach Oddziałów Powiatowych LL.

Na zakończenie obrad delegaci Zjazdu wystosowali listy do Prezydenta Tow. Bolesława Bieruta i Marszałka Polski. tow. Konstantego Rokossowskiego, których treść podajemy poniżej:

Kochany Towarzyszu Prezydencie

My, delegaci zebrani na I Walnym Zjeździe Okręgowym Ligi Lotniczej w Opolu, przesyłamy Ci, Towarzyszu Prezydencie gorące, szczere, z głębi serca płynące pozdrowienia. Twoje życie i nieugięta walka o sprawiedliwość społeczną i szczęście ludu pracującego jest dla nas drogowskazem w pracy, uczy nas hartu i wytrwałości w walce z trudnościami, jakie napotykamy w naszej pracy nad przygotowaniem i wychowaniem nowych, młodych kadr sportowców lotniczych.

Towarzyszu Prezydencie, głęboko utkwiły nam w sercach Twoje słowa, w których podkreślasz „...Wciągajcie do nauki i pracy wielotysięczne zastępy młodzieży polskiej, która marzy o sukcesach naszych wysiłków w powietrzu, w lotnictwie, w przemyśle lotniczym i komunikacji...“

Słowa te są dla nas bodźcem, wytyczną działania w codziennej naszej pracy. Przyrzekamy Ci, Towarzyszu Prezydencie, że zwiększymy wysiłki w celu realizacji zadań stojących przed Ligą Lotniczą, by tą drogą pokrzyżować zbrodnicze plany imperialistów anglo-amerykańskich i zwiększyć obronność naszego kraju, a tym samym pomnożyć siły obozu pokoju, któremu przewodzi Wielki Związek Radziecki.

Uczestnicy
I Walnego Zjazdu Okręgowego
Ligi Lotniczej
w Opolu

Towarzyszu Marszałku!

Uczestnicy I-go Walnego Zjazdu Ligi Lotniczej w Opolu ślą Ci, Towarzyszu Marszałku, serdeczne i gorące pozdrowienia. Twoja bohaterska walka z najeźdźcą hitlerowskim jest dla nas wzorem umiłowania ojczyzny i patriotyzmu, jest natchnieniem w naszej codziennej pracy nad szkoleniem młodzieży w zakresie lotnictwa, nad przygotowaniem jej do obrony naszych granic przed ewentualną napaścią ze strony agresorów. Wiemy, że bardzo mocno interesujesz się Ligą Lotniczą, czego dowodem są Twoje słowa: „Ludowe Wojsko Polskie widzi we wszystkich formach pracy Ligi Lotniczej poważny czynnik w tworzeniu zaplecza i rezerw lotniczych, gwarantujących szybki i masowy wzrost naszej potęgi w powietrzu“.

Przyrzekamy Ci, Towarzyszu Marszałku, że nie będziemy szczędzić sił, by uczynić z Ligi Lotniczej silne zaplecze lotnictwa wojskowego i cywilnego. Wzorując się na przykładzie Radzieckiego DOSAAF, tworzymy silne zaplecze Ludowego Lotnictwa Polskiego, stojącego na straży pokoju.

Uczestnicy
I Walnego Zjazdu Okręgowego
Ligi Lotniczej
w Opolu

Po zakończeniu obrad z bogatym programem artystycznym wystąpiły zespoły Jednostki Wojsk Lotniczych oraz Wojewódzkiego Ośrodka Propagandowego LL, a następnie odbyły się pokazy modeli latających.

podał **KRAMARCZYK HENRYK**

MŁODZIEŻ LOTNICZA NA ZLOT



Ofiarna praca młodych robotników z fabryk, kopalń i hut, spółdzielni produkcyjnych i PGR-ów, biorących udział w zlotowym współzawodnictwie, zmobilizowała do wzmożenia wysiłków młodzież całego kraju. Dziś młodzi budowniczowie naszej socjalistycznej Ojczyzny mogą poszczycić się niemałymi osiągnięciami z okresu współzawodnictwa zlotowego. Wartość samych tylko zobowiązań produkcyjnych wynosi już ponad 190 milionów złotych.

W nurt szlachetnego współzawodnictwa włączyła się również młodzież lotnicza, podejmując liczne zobowiązania na cześć Zlotu. Zobowiązania podejmowane przez Was piloci, modelarze i członkowie Ligi Lotniczej niech będą wyrazem Waszej świadomości i wdzięczności Ludowej Ojczyźnie za stworzenie Wam warunków uprawiania pięknego sportu lotniczego. Dlatego też powinniście dołożyć maksimum wysiłku, aby nie tylko wykonać je, ale i przekroczyć. Bierzcie przykład z przodującej młodzieży z zakładów pracy, która jak nigdy dotąd wykazuje się coraz to większą wydajnością pracy.

Zaledwie kilka dni dzieli Was od chwili, kiedy delegaci na Zlot złożą towarzyszowi Bierutowi meldunki o Waszych osiągnięciach. Nie poprzestawajcie więc na dotychczasowych sukcesach — szczególnie w tych ostatnich dniach powinniście wzmóc tempo pracy, aby Wasze meldunki zlotowe świadczyły o miłości i przywiązaniu do naszej Ludowej Ojczyzny.

Wiele meldunków o podejmowaniu nowych zobowiązań napływa jeszcze z terenu. Oto niektóre z nich:

20.000 ZŁ OSZCZĘDNOSCI NA CZEŚĆ ZLOTU

przyniesie realizacja zobowiązań zlotowych kadry i uczniów Szkoły Szybowcowej Okręgu Poznańskiego, którzy wykonają m. in. następujące prace: urządzą sale wykładowe wyposażone w najlepsze pomoce naukowe, wykonane we własnym zakresie, zbudują basen kąpielowy na terenie szkoły, przepracują 1.000 godzin przy budowie nowego stadionu sportowego w Lesznie oraz 1.000 godzin przy akcji żniwnej w pobliskich PGR-ach.

WIELKI ZIELENIEC LIGI LOTNICZEJ

w centrum miasta Poznania wykona młodzież zetempowska zrzeszona w LL. Zieleniec ten będzie zdobił samolot „Szpak“ oraz witryny i emblematy, które wykonają Zakłady Metalowe im. Stalina w Poznaniu.

PRZEDŁUŻYMY PRACĘ WYCIĄGARKI

Mechanicy Szkoły Szybowcowej Nr 5 zobowiązali się przedłużyć pracę wyciągarki do 12 tysięcy ciągów. Ponadto kadra i uczniowie szkoły podjęli szereg cennych zobowiązań, które w sumie dadzą 2.250 złotych oszczędności.

DLA UCZCZENIA ZLOTU PODNIESIEMY SWOJE KWALIFIKACJE LOTNICZE

Kilkunastu pilotów Ośrodka Treningowego w Gdańsku zobowiązało się w bieżącym sezonie uzyskać IV stopień wyszkolenia szybowcowego. Kilku z nich zobowiązanie swe już wykonało.

NOWY OŚRODEK PROPAGANDOWY LL

powstanie w Tczewie. Lokal, w którym będzie mieścił się Ośrodek, zostanie wyremontowany sposobem gospodarczym, w ramach zobowiązań zlotowych podjętych przez Oddział LL w Tczewie, co przyniesie 600 złotych oszczędności.

14 MODELI PONAD PLAN

w tym: 4 — wyczynowe, 8 — szkolnych i 2 — specjalne wykonują członkowie modelarni lotniczej przy PDK — Gdańsk—Chełm, do dnia 22 lipca br. Ponadto członkowie tej modelarni zobowiązali się m. in. zorganizować kilka wyjazdów na wieś, gdzie urządzone zostaną kąciki lotnicze, pokazy modelarstwa, połączone z prelekcjami oraz pomoc młodzieży wiejskiej w zakładaniu kół LL i modelarni

MODELE BALONÓW NAD BOISKIEM SPORTOWYM

Dwa modele balonów z hasłami zlotowymi wypuszczą modelarze z Liceum im. Chreptowicza w Ostrowcu z boiska sportowego „Stal“ w dniu Zlotu. Poza tym modelarze ci zobowiązali się m. in. wykonać cztery modele redukcyjne samolotów lub szybowców i przekazać je jako upominki dla uczestników Zlotu.

PRZEDZLOTOWA IMPREZA LOTNICZA

W dniu 12 czerwca br. na lotnisku jeleniogórskim odbyła się wielka przedzlotowa impreza lotnicza. Licznie zebrani widzowie podziwiali loty i akrobacje na szybowcach i samolotach oraz skoki spadochronowe. Na zakończenie odbyły się loty dla przodowników pracy.

Organizatorem tej pięknej imprezy był Komitet Miejski PZPR i Zarząd Miejski ZMP, a wykonawcami — Centrum Wyszkolenia Instruktorów Szybowcowych i Centrum Wyszkolenia Lotniczego.

Bohdan Kudraszew

ZETEMPOWSKI AEROKLUB W KRAKOWIE WYBIERA DELEGATÓW NA ZLOT

„Kto kocha swą Ojczyznę — Polskę Ludową — ten służy jej ze wszystkich sił i zdolności".
(Z Apelu Zlotowego ZG ZMP)

NIE KWĘKAĆ!

— Aeroklub? To na tej kolonii robotniczej. O, tam!

Mój młody informator odgarnia z czoła falę niesfornych włosów i jeszcze raz wyciąga rękę, wskazując kierunek.

— Ale chłopaków już nie ma — dodaje tonem znawcy tutejszych stosunków. — Pojechali na lotnisko.

Spoglądam na zegarek — piąta pięćdziesiąt! Cóż, u licha, skłania ich do tak wczesnych wypraw? Pogoda jest wierna swym obrzydliwym dwumiesięcznym z górą tradycjom, to znaczy niebo zasłane jest zwałami ciemnoszarych chmur o niepokojąco niskim pułapie, co chwilę mży obmierzły deszczyk i w ogóle nie zanosi się na warunki lotne. Nic, tylko usiąść i złorzeczyć bogom pogody! Jak więc latają te zuchy z Krakowskiego ALL?

Odpowiedź na to pytanie daje mi nieoczekiwanie krótki, ledwo dwuwyrazowy napis na ścianie jednej z sal aeroklubu:

— Nie kwękać!

Te dwa słowa, przytoczone tu za Makarenką, są, jak się później okazało, programem bojowym zetempowskiego aeroklubu. Nie kwękać, choć pogoda sprzysięgła się, aby uniemożliwić wykonanie planu lotów. Nie kwękać, choć niełatwo jest, naprawdę niełatwo uczyć się w szkole czy pracować zawodowo i uczęszczać regularnie na treningi, zajęcia teoretyczne i polityczne w klubie. A jednak...

CYFRY, FAKTY, WNIOSKI

A jednak zetempowcy z KALL nie kwękają naprawdę; pokonują te trudności. I to jak pokonują! Oto parę cyfr. Pod względem ilości startów piloci aeroklubu wykonali do dnia 21 czerwca br. 100 proc. ilości startów, w stosunku do roku ubiegłego. Pod względem uzyskanych III stopni wyszkolenia — 200 proc., IV stopni — 400 proc., warunków wysokościowych do srebrnej odznaki — 250 proc., srebrnych odznak — 300 proc., diamentów — 100 proc.!

— Dzielne chłopaki — powiecie. Oczywiście. Nie wszystkie aerokluby w Polsce mogą poszczycić się takimi wynikami. Dlaczego jednak Krakowski ALL idzie zawsze w czołówce? Gdzie tkwi źródło tego rewolucyjnego rozmachu i zapału? Niepokojony tymi pytaniami, przyszedłem na ogólne zebranie całej załogi aeroklubu — na uroczyste i specjalne zebranie, poświęcone wyborowi delegatów na Zlot Młodych Przodowników — Budowniczych Polski Ludowej.

W pięknej sali aeroklubu (nawiasem mówiąc — wyjątkowo ładnie urządzonej i chyba najprzytulniejszej ze wszystkich sal aeroklubowych w kraju), wypełnionej aż po sufit... zaraz, po sufit? Tak, bo w sali stoi ni mniej ni więcej tylko autentyczny CSS-13, używany do celów szkoleniowych; wleźć nań nie trudno, zwłaszcza najmłodszym. Otóż w tej sali rozpoczyna się zebranie przedzlotowe aeroklubu. Przewodniczy — zastępca kierownika klubu tow. Szymański. Posłuchajmy.

TOWARZYSZE PILOCI, TOWARZYSZE MECHANICY!

Początek, jak to na każdym zebraniu — zagajenie, powołanie prezydium, porządek dzienny, referat. Ale już w chwilę po tym zebranie nabiera od razu lotniczego charakteru, w sposób zresztą bardzo entuzjastyczny. Oto tow. Ancuta, przewodniczący koła ZMP gratuluje doskonałych wyników pilotom KALL, którzy brali udział w IX KZS: tow. tow. Wojnarowi, Zajączkowskiej, Ruskowi... Oklaski. Ba, jak tu nie cieszyć się z takich sukcesów swoich towarzyszy klubowych.

Ciekawy i bardzo konkretny referat tow. Ancuty (szkoda, że nie mogli go usłyszeć niektórzy nasi aktywiści ligowi, lubujący się w kilometrowych i płynnych — jak woda — mowach i przemówieniach) dał obraz współzawodnictwa zlotowego na terenie aeroklubu, wytyczył styl pracy po Zlocie, nakreślił zadania dla wszystkich członków klubu.

„To nie sztuka — mówił tow. Ancuta — osiągnąć sukcesy, kiedy ma się wszystkie środki do dyspozycji. Sztuką jest pokonywać trudności. Uczymy się je pokonywać".

Z okazji Zlotu zetempowcy KALL podjęli szereg zobowiązań, z których większość jest już wykonana. Zradiofonizowano świetlicę klubu, udekorowano ją ochotniczo (i bardzo gustownie!), gdyż dekoratorzy z krakowskiej Akademii Sztuk Plastycznych zażądali za dekoracje „tylko" 1 400 zł. Wstyd, towarzysze z ASP! Mechanicy pracujący na lotnisku zobowiązali się w określonym terminie wyremontować cały park szybowcowy, wszyscy zaś piloci ochotniczo budują zbiorniki na MPS. Są jednak zobowiązania nie wykonane jeszcze — np. makiety przyrządów pokładowych do celów szkoleniowych. Myślimy, że KALL uratuje swój honor i makiety zostaną wykonane jak najszybciej. Sprawdzimy!

Hasło Makarenki wcielają w życie zetempowcy KALL stale i uparcie, łącząc je z hasłami Apelu Zlotowego ZG ZMP. Uczą się nawzajem miłości do kraju i nienawiści do wszystkich jego wrogów, uczą się uporu, hartu i wytrwałości, pogody i radości. Rosną w kolektywie — w zdrowym, mocnym, koleżeńskim i surowym, zetempowskim kolektywie. To jest źródło ich siły. Dyscyplina i posłuch wobec kierownictwa i instruktorów, młodzieńczy zapał i rozmach, poczucie wysokiej odpowiedzialności za wszystkich kolegów — to jest źródło ich sukcesów.

NAJLEPSI NA ZLOT

„Najlepsi z najlepszych na Zlot!" Sprawa nie jest ani prosta, ani łatwa. Cóż, wybrać pięciu towarzyszy nietrudno, ale czy na pewno to są najlepsi?

ŻOŁNIERZE WOJSK LOTNICZYCH PRZYGOTOWUJĄ SIĘ DO ZLOTU

Apel Zarządu Głównego ZMP odbił się głośnym echem wśród żołnierzy jednostek lotniczych. Z entuzjazmem podjęli oni walkę o zaszczyt uczestniczenia w Zlocie Młodych Przodowników - Budowniczych Polski Ludowej.

W wielkiej akcji przedzlotowej szczególnie aktywny udział biorą organizacje ZMP-owskie. Rozwijając w swych szeregach masowy ruch przodownictwa w wyszkoleniu i dyscyplinie, pomagając dowódcom w pracy kulturalno - oświatowej, w rozwijaniu życia sportowego w pododdziałach, organizacje ZMP-owskie okrzepły, uaktywniły się, umocniły swój autorytet w oczach wszystkich żołnierzy, natchnęły całą młodzież wojskową jednostek lotniczych do wytrwałej walki o przodownictwo.

Z każdym dniem rosną szeregi przodowników — mistrzów we władaniu nowoczesnym sprzętem lotniczym.

*

W Technicznej Szkole Wojsk Lotniczych całe grupy żołnierzy dążą do przodownictwa w nauce. Już dzisiaj w wielu grupach, dzięki aktywnej pracy ZMP-owców w kółkach samokształceniowych, zlikwidowano całkowicie słabe oceny. ZMP-owcy przodują we wszystkich dziedzinach szkolenia, w sporcie i pracy kulturalno - oświatowej. Rezultaty przygotowań do Zlotu widoczne były zwłaszcza podczas egzaminów okresowych. Wzmaga się masowe zdawanie norm na odznakę SPO. Zespół gimnastyczny szkoły walczy o to, by mógł w całości zdobyć prawo do uczestniczenia w Zlocie.

*

Dowódca Wojsk Lotniczych gen. broni Jan Turkiel przyjął niedawno delgację przodujących ZMP-owców z jednostek lotniczych, którzy zameldowali mu o przebiegu przygotowań przedzlotowych. Wśród nich obecny był między innymi st. szer. Lisowski z lotniczej jednostki budowlanej, wielokrotnie wyróżniany i nagradzany przez swego dowódcę.

*

Szer. Władysław Smutek jest młodym strzelcem pokładowym N-tej jednostki, który poprzez usilną pracę nad podniesieniem swego poziomu wyszkolenia uzyskał poważne sukcesy. Dzięki bardzo dobrze opanowanej teorii strzelania powietrznego i umiejętnemu stosowaniu jej w praktyce osiąga on w strzelaniu do rękawa celujące wyniki. Ostatnio w trzech kolejnych strzelaniach do rękawa umieścił w celu 10 pocisków w jednym ćwiczeniu, 11 — w drugim i w trzecim ćwiczeniu — 15. (k)

Lotniczy plakat zlotowy wydany przez wyd. MON.



Komisja Współzawodnictwa Zlotowego stawia kandydatury: Bodnar, Rusek, Rapacz, Gunia, Kuźma. Zaczyna się dyskusja — bojowa, poważna, ale niestety trochę za mało krytyczna. Dyskutanci mówią raczej o pracy całej organizacji, krytykują ją, wysuwają projekty współpracy z kołami wiejskimi o kandydatach jednak mówią mało. Szkoda towarzysze. Musicie nauczyć się mówić nie tylko o tym, jak latają i pracują wasi koledzy, ale również i o tym, co robią z czasem wolnym od zajęć, czy czytają książki, w jakim towarzystwie się obracają, czy pogłębiają swoją wiedzę, czy walczą z wadami swego charakteru. Tym przecież powinni się charakteryzować ludzie epoki socjalizmu, których wychowuje wasz aeroklub.

NIE ZAWIEDZIEMY WAS, TOWARZYSZE

Kiedy przychodzi do głosowania, okazuje się, że zaproponowani przez Komisję delegaci cieszą się najpełniejszym zaufaniem sali. Przechodzą jednogłośnie. Głosowaniu towarzyszy nawałnica oklasków.

Leon Bodnar, instruktor szybowcowy w KALL, syn robotnika kolejowego, skończył CWISz w ubiegłym roku. Był przewodniczącym koła ZMP. Czy lubi latać? Oczywiście, co za pytanie. Bywa, że po 10, 14, a nieraz i 16 godzin na dobę siedzi się na lotnisku bez obiadu, bez chwili wytchnienia, wykorzystując warunki. Plan musi być wykonany. Chłopcy muszą umieć latać dobrze.

Tadeusz Rusek, zdobywca 3 lokaty w IX KZS, syn nauczyciela wiejskiego. Obecnie student AGH. — Nie zawiodę was, towarzysze! — powiada dziękując za wybór. — Jak i na zawodach! — krzyczy ktoś z sali. Piloci z macierzystego 1-go klucza klaszczą najmocniej.

Staszek Rapacz, dwudziestoletni pilot silnikowy, syn ubogiego chłopa podhalańskiego, uczeń technikum energetycznego. — My są sami najlepsi — powiada — bumelanci i słabeusze odpadli po drodze. Będę się starał, żeby nasz klub wziął I miejsce w Polsce.

Włodek Gunia, dowódca przodującego IV klucza, pilot szybowcowy. Mówi mało — jest po prostu wzruszony dowodem zaufania kolegów. I on przyrzeka nie zawieść zaufania.

Wreszcie najmłodszy z delegatów, **Jurek Kuźma**, szesnastoletni modelarz, syn robotnika z Krakowa, uczeń IX klasy szkoły ogólnokształcącej. Chce zostać konstruktorem lotniczym. Wysunęli go na delegata zlotowego koledzy modelarze, którym zawsze i chętnie pomaga jako „dowódca" eskadry modelarskiej.

POD PRZEWODNICTWEM ZMP...

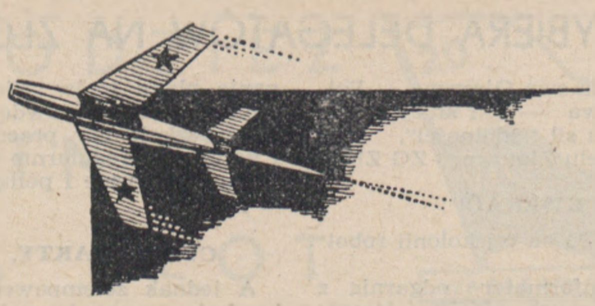
Głosowanie typuje również najlepszych pilotów, mechaników i instruktorów, którzy odznaczeni zostaną dyplomami uznania. Iliński, Kącik, Nowatorski, Wojnar, Pląder, Kozik... — trudno wszystkich wyliczyć.

Zebranie kończy się najpiękniejszą chyba ze wszystkich znanych pieśni — hymnem ŚFMD.

Ostatni rzut oka na ścianę, gdzie widnieje napis: „Pod przewodnictwem ZMP do lepszych wyników w lataniu".

Pomyślnych wiatrów, towarzysze!

WIESŁAW GÓRNICKI



ŚWIĘTO STALINOWSKICH SOKOŁÓW

W 1933 roku naród radziecki po raz pierwszy uroczyście obchodził święto swego lotnictwa. Czerwone lotnictwo święciło w tym roku piętnastą rocznicę swego powstania i już wtedy położyło ogromne zasługi dla młodej socjalistycznej ojczyzny. Od tej chwili, uchwałą rządu radzieckiego, rocznica narodzin radzieckiego lotnictwa stała się wielkim świętem ogólnonarodowym.

Dzień radzieckiego lotnictwa jest jednocześnie bojowym przeglądem jego sił i podsumowaniem coraz to nowych osiągnięć radzieckich pilotów i inżynierów lotniczych, jest wyrazem mocy i spoistości całego narodu radzieckiego.

W tym roku również masy pracujące Związku Radzieckiego, pod kierownictwem partii Lenina—Stalina, organizacja DOSAAF, pracownicy i instruktorzy aeroklubów, piloci, inżynierowie lotnictwa, młodzi sportowcy — modelarze i entuzjaści lotnictwa z dużym nakładem trudu i sił przygotowują się do obchodu radosnego święta.

Rośnie tempo pracy na wielkich budowlach komunizmu. Wciela się w życie genialny plan stalinowski. Odwieczne marzenie narodu o połączeniu dwóch rzek — Wołgi i Donu — stało się rzeczywistością.

Zwycięstwa na wszystkich odcinkach gospodarki narodowej raz jeszcze jasno wskazują na wyższość ustroju socjalistycznego nad kapitalistycznym.

Naród radziecki kontynuuje twórczą, pokojową pracę, ani na chwilę nie zapomina jednak o agresywnych planach anglo-amerykańskich imperialistów, o ich krwawych zbrodniach w Korei, w których przewyższyli oni nawet hitlerowskich zbirów. Nie zapomina również o roli, jaką spełnia w tych zbrodniach anglo-amerykańskie lotnictwo i dlatego z większym jeszcze zapałem przygotowuje się do święta lotnictwa radzieckiego.

Siły obozu socjalizmu i demokracji rosną, a aktywna walka o pokój milionów prostych ludzi zniweczy agresywne plany podżegaczy wojennych.

*

Lenin i Stalin zawsze doceniali znaczenie lotnictwa i usilnie dbali o jego rozwój. Już w okresie Wielkiej Socjalistycznej Rewolucji Październikowej, później zaś w okresie walk z interwentami „czerwone eskadry" — zalążek dzisiejszego, potężnego lotnictwa radzieckiego, bohatersko broniły swej młodej, socjalistycznej ojczyzny. Towarzysz Stalin — genialny strateg — formułuje już wówczas teoretyczne podstawy nauki wojennej, w której ważną częścią jest współdziałanie lotnictwa z resztą sił zbrojnych.

W 1922 roku z inicjatywy Lenina powstają pierwsze aerokluby. W rok później powstaje radzieckie lotnictwo cywilne, oraz dzięki wydatnej pomocy towarzysza Stalina, Towarzystwo Przyjaciół Lotnictwa, w którego pracach biorą czynny udział Mołotow, Frunze, Woroszyłow, Dzierżyński i Szwernik.

Lotnicy radzieccy dokonują całego szeregu imponujących międzynarodowych przelotów, jak np. przelot Moskwa—Tokio—Moskwa, zaś młodzi i zdolni konstruktorzy radzieccy Polikarpow i Tupolew konstruują nowe doskonałe maszyny, jak np. „P-5", „U-2", „ANT-2" i „ANT-3".

Dalszy wspaniały rozwój lotnictwa radzieckiego przypada na okres pierwszej, później zaś następnych, stalinowskich pięciolatek. Dużą rolę w rozwoju lotnictwa spełnił leninowski Komsomoł.

Z inicjatywy towarzysza Stalina Komsomoł zajął się na wielką skalę rekrutacją młodzieży do szkół, instytutów i kombinatów lotniczych, dostarczył lotnictwu swego kraju najlepszych, wyborowych kadr.

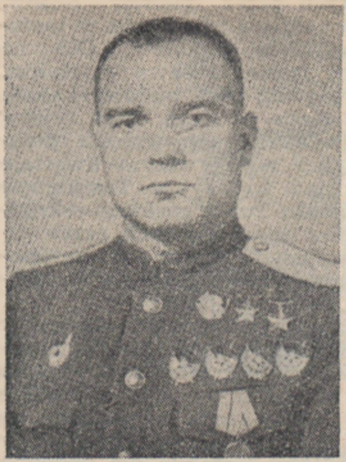
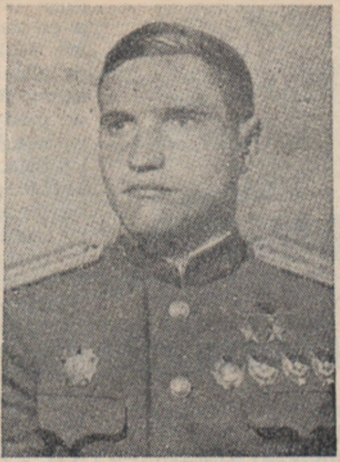
Józef Stalin powiedział, że lotnicy radzieccy powinni latać dalej i szybciej niż wszyscy inni.

Wyrazem zrozumienia tych słów przez pilotów radzieckich było ustanowienie całego szeregu rekordów. Oto w 1936 r. znany dziś w całym świecie lotnik radziecki Czkałow przeleciał ze swą załogą w ciągu 56 godz. i 20 minut 9.376 km na trasie Moskwa—Pietropawłowsk — Kamczatka — Wyspa Udd (dziś Czkałowa).

W 1937 r. załoga Czkałowa przeleciała przez Biegun Północny do Północnej Ameryki.

Równie imponujące były ustalone w tym okresie rekordy wysokości. Znany lotnik Kokkinaki wzniósł się w 1936 r. przy obciążeniu samolotu 500 kg na wysokość 12.816 m, balony zaś osiągały wysokość przeszło 22 tysiące metrów.

Siła lotnictwa radzieckiego, widoczna już w czasie walk z interwentami, z japońskimi agresorami i z burżuazyjną Finlandią, przejawiła się najpełniej w okresie Wielkiej Wojny Naro-



W czasie Wielkiej Wojny Narodowej 63 lotników radzieckich odznaczonych zostało dwukrotnie najwyższym odznaczeniem ZSRR — tytułem Bohatera Związku Radzieckiego, za bohaterstwo wykazane w walce z faszystowskim najeźdźcą. Od lewej dwukrotni bohaterowie ZSRR — pułkownik Włodzimierz Ławrynienkow, pułkownik Andrzej Borowych, pułkownik gwardii Leonid Boda i pułkownik Sergiusz Ługański.

dowej. By zdać sobie sprawę z przewagi przeciwnika, dość przypomnieć, że Niemcy hitlerowskie zmusiły wszystkie okupowane kraje do produkcji zbrojeniowej. Na uzbrojenie faszystowskiego lotnictwa pracowało w 1941 roku 140 fabryk, w 1944 zaś około 470 fabryk produkujących miesięcznie 3.000 samolotów i 4.500 silników samolotowych.

Według ujawnionego na procesie norymberskim „planu Barbarossa", za pomocą jednoczesnego uderzenia lotnictwa i lądowych sił zbrojnych, Związek Radziecki miał być zamieniony w kolonię Niemiec hitlerowskich, ludność zaś w niewolników.

Naród radziecki jednak, pod przewodnictwem partii Lenina — Stalina, zniweczył te zbrodnicze plany, uwalniając od hitlerowskiego najazdu nie tylko swój kraj, ale i całą Europę.

Z 80 tysięcy samolotów hitlerowskich wysłanych na front radziecki, 75 tysięcy uległo zniszczeniu. Przy olbrzymim wysiłku ludności Związek Radziecki w przeciągu 3 ostatnich lat wojny produkował 40 tysięcy samolotów rocznie!

Z drugiej wojny światowej wyszło lotnictwo radzieckie jeszcze silniejsze i bardziej zahartowane w bojach. Wspaniale zaś rozwijający się przemysł w czasie powojennej pięciolatki, zaopatrzył je w nowe zdobycze techniki, w nowe doskonałe typy maszyn. Związek Radziecki zajmuje pierwsze w świecie miejsce pod względem ilości i elastyczności powietrznych linii komunikacyjnych, rola zaś lotnictwa we wznoszeniu wielkich budowli komunizmu jest olbrzymia.

*

Budując komunizm i rozwijając twórczą, pokojową pracę, naród radziecki ani na chwilę nie zapomina o umocnieniu swego kraju, swej armii, floty i lotnictwa.

Wyrazem patriotyzmu ludzi radzieckich jest między innymi liczny udział w organizacji DOSAAF — szerokie zainteresowanie sportem lotniczym, ustanawianie wciąż nowych rekordów w tym zakresie. W bieżącym roku ustalono 101 nowych rekordów w dziedzinie sportu lotniczego. Do pilotów DOSAAF należy 5 rekordów światowych i 6 wszechzwiązkowych.

Tak np. mistrz Związku Radzieckiego Kołowanow przeleciał w ciągu godziny 442,289 km na trasie Tuszyno—Smoleńsk—Tuszyno. Osiągnięta w tym przelocie szybkość przewyższa wszelkie dotychczasowe rekordy.

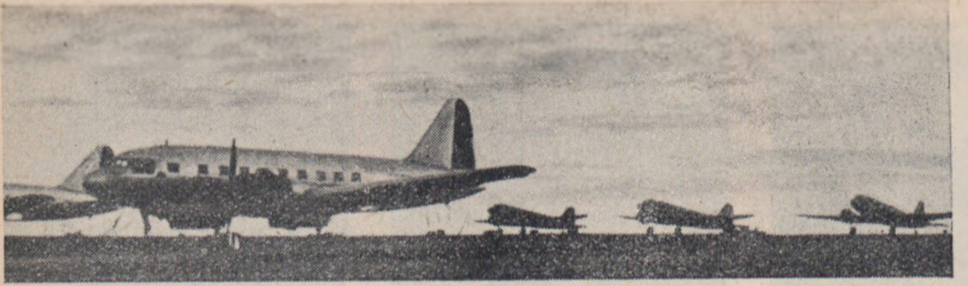
Imponujące są również rekordy spadochroniarzy i modelarzy, wśród których wiele jest młodzieży komsomolskiej i pionierskiej. Na ogólną liczbę rekordów z zakresu modelarstwa — 89 — aż 33 należy do Związku Radzieckiego.

W tym roku, w związku z nadchodzącym świętem lotnictwa, DOSAAF postanowił osiągnąć jeszcze większe umasowienie sportu lotniczego i zabezpieczyć tym samym planowy napływ wyborowych kadr do lotnictwa. Położono nacisk na organizowanie dużej ilości kółek lotnictwa sportowego, na usilne propagowanie tej gałęzi sportu wśród mas pracujących.

Wiele terenowych organizacji DOSAAF ukończyło już swe prace przygotowawcze i wypełniło plan jak najlepszego przygotowania się do radosnego ogólnonarodowego święta. **(g)**

Pilot porucznik Awetik Bunatjan odznaczył się w czasie minionej wojny jako dowódca eskadry szturmowców Ił—2.





LOTNICY RADZIECCY – BUDOWLOM KOMUNIZMU

Wielkie budowle komunizmu — to serdeczna troska i duma wszystkich ludzi radzieckich.

Ruszył kanał Wołga — Don. Rosną z dnia na dzień olbrzymie elektrownie: Kujbyszewska, Stalingradzka i Kachowska. Wzmaga się tempo prac przy kanałach: Turkmeńskim, Południowo-Ukraińskim i Północno-Krymskim.

Rola lotnictwa w postępowaniu tych prac jest ogromna. Już same rozmiary tego, na gigantyczną skalę obliczonego, przedsięwzięcia, olbrzymia rozpiętość terenów prac, konieczność nieprzerwanej łączności między poszczególnymi odcinkami budowy czyni samolot ważnym, a często i nieodzownym środkiem komunikacji i transportu.

Szerokie zastosowanie znalazły samoloty przy badaniach wytyczających trasę kanałów. Przewożą one w teren i przerzucają z miejsca na miejsce licznych pracowników technicznych i naukowych oraz dostarczają nowopowstających osadom dziesiątki tysięcy ton potrzebnych materiałów.

Tak np. pilot samolotu transportowego, Bohater Związku Radzieckiego Jewsiejew odbył już kilkaset rejsów powietrznych, dostarczając pilne przesyłki budowniczym kanału Wołga — Don. Zna on doskonale trasę kanału. I ma rację gdy mówi, że mapa lotu, którą posługiwał się przedtem, wymaga obecnie poważnych poprawek. Pod skrzydłami samolotu bowiem przemykają już nie tylko nowopowstałe osady, ale i nowe morze — Cymliańskie — rozpościerające się na miejsce dawnego bezwodnego stepu.

Budowniczowie cenią sobie przede wszystkim czas. Dlatego też tak często muszą korzystać z usług transportu lotniczego.

Oto na przykład trzeba było przewieźć dużą grupę ludzi, wraz z niezbędnymi narzędziami i materiałami z Każandżyrka aż w odległe okolice Tarym — Keja.. Tutaj bowiem budowniczowie kanału Turkmeńskiego mieli dokonać głębokiego wiercenia. Pilot Łukianow, któremu polecono wykonanie tego trudnego zadania, leciał 400 km nad pustynnymi piaskami wzdłuż martwego koryta rzeki Uzbój. Lądować trzeba było w bardzo trudnych, pustynnych warunkach i każdy lot — a przecież obracać trzeba było kilka razy — połączony był z wielkimi trudnościami. Mimo to — pilot i załoga samolotu sprawnie i szybko przewieźli całą ekipę.

Duże usługi oddają też samoloty w badaniach geologicznych. W ciągu kilku czy kilkunastu godzin można bowiem przewieźć próbki gruntu zebrane przez specjalistów do centralnych laboratoriów, gdzie zostają one dokładnie zbadane.

Na szlaku powietrznym w okolicach nowopowstających budowli co dzień zwiększa się ruch. Samoloty wiozą najprzeróżniejsze materiały i sprzęt z napisami: „Dla budowli komunizmu". Materiały te przybywają ze wszystkich zakątków Związku Radzieckiego. Moskwa, na przykład, wysyła do Kujbyszewa przewody miedziane i specjalne gumowe węże; do Stalingradu — silniki elektryczne, najromaitsze precyzyjne narzędzia, opracowane plany techniczne.

Ze Świerdłowska przybywają samolotami na teren budowy materiały budowlane, części maszyn wiertniczych, z nad Donu zaś samoloty wiozą izolatory, przewody elektryczne i chemikalia. Leningrad, Nowosybirsk, Tallin, Kijów, Taszkient i inne miasta przemysłowe rywalizują ze sobą w dostarczaniu potrzebnych materiałów wielkim budowlom komunizmu.

Przybywające na lotnisko materiały nie czekają ani chwili i piloci dokładają wszelkich sił, aby natychmiast dostawić je na miejsce przeznaczenia.

Na jedno z lotnisk transportowych Ukrainy przywieziono np. transport pomp, zaznaczając, że oczekują na nie niecierpliwie budowniczowie Elektrowni Kujbyszewskiej. Samoloty wystartowały natychmiast i oto pompy wyprodukowane przez nadwołżańskich stachanowców w fabryce oddalonej o przeszło 1000 km od terenu budowy, w tym samym dniu prawie zostały przekazane Elektrowni Kujbyszewskiej. Rośnie ilość odbytych przez pilotów rejsów, a co za tym idzie i ich wkład w budowę stalinowskich gigantów. Oto na przykład na trasie Moskwa — Nukus, który jest główną bazą budowy kanału w pustyni Kara — Kum, ilość rejsów w ostatnich miesiącach wzrosła dwukrotnie. Tylko w pierwszym kwartale bieżącego roku z bazy w Taszkiencie na trasę Kanału Turkmeńskiego eskradry samolotów transportowych przewiozły przeszło siedemdziesiąt ton materiałów i ogromną ilość pracowników technicznych i naukowych.

Jednym z najważniejszych problemów przy budowie Głównego Kanału Turkmeńskiego jest, jak wiadomo, walka z lotnymi piaskami — przez zalesianie ich. Pasy leśne mają się ciągnąć na przestrzeni 500 km. Tak ogromnej pracy i w tak krótkim terminie nie podobna byłoby wykonać bez pomocy lotnictwa. I oto już dziś, lecąc wzdłuż trasy kanału, w wielu miejscach widzimy zielone wstęgi. Na pustynnych piaskach wyrastają młode pędy seksaułu i czerkezu, posiane w zeszłym roku. Jest to zasługą dzielnych lotników radzieckich.

Siew z samolotów stosowany był szeroko również w czasie ostatniej wiosny. Rozpoczął go młody pilot Denisow i już pierwszego dnia, startując siedmiokrotnie, obsiał kilkaset hektarów.

Już niedaleki jest dzień, kiedy zielona ściana zagrodzi drogę lotnym piaskom, chroniąc nowopowstający kanał od ich ataków.

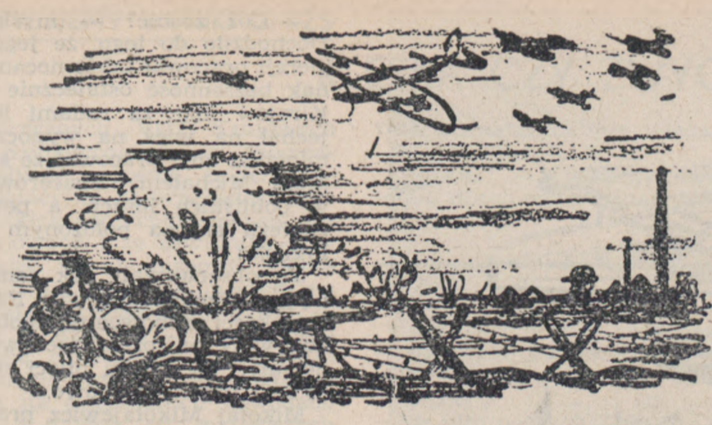
Z charakteru ładunków i specjalistów przewożonych przez samoloty łatwo zorientować się w jakim stadium znajduje się ta lub inna budowa, łatwo dostrzec niewiarygodne tempo pracy.

Z ogromnym zapałem pracują piloci lotnictwa transportowego, oddając wszystkie swe siły, energię i doświadczenie wspaniałej sprawie. Dostarczając materiałów nowopowstającym budowlom, wioząc ekspedycję naukową czy wreszcie dostawiając pocztę i gazety w najodleglejsze krańce budowy, pilot czuje się pełnowartościowym i niezbędnym uczestnikiem wielkich budowli komunizmu, co słusznie uważa sobie za największy zaszczyt.

M. POŁUPIŃSKI
tłum. z ros. (bg)

Samoloty Aerofiotu dostarczają sprzęt, maszyny i wszystkie potrzebne materiały dla budowli komunizmu. Lotnicy walczą zaciekle z czasem i przestrzenią.





O GRZEGORZU KUNAWINIE, DWÓCH CKM-ach I – LOTNICTWIE

Przed ośmiu laty, w czerwcu 1944 roku z białoruskich pól wyszło potężne uderzenie wojsk radzieckich. Celem uderzenia, w którym udział wzięły wojska Frontu Przybałtyckiego oraz III, II i I Białoruskiego — była hitlerowska grupa armii „Mittel". Należało ją zniszczyć, aby oczyścić drogę w kierunku na Grodno, Białystok, a potem Warszawę. Uderzenie, którego niebywałą siłę odczuły na sobie dywizje ugrupowania „Mittel", było to piąte z kolei, słynne uderzenie stalinowskie. Dziesięć tych uderzeń, stanowiących dziś wzór współdziałania wszystkich radzajów broni w natarciu, zadecydowało o klęsce armii hitlerowskiej i wyzwoleniu wielkich obszarów naszego kraju.

W dniu 23 czerwca 1944 roku wojska radzieckie przy bardzo silnym wsparciu ze strony lotnictwa przerwały front na odcinku od zachodniej Dźwiny do Prypeci. 16 lipca, bezustannie nacierając na przerażonego siłą ognia artylerii i zdemoralizowanego atakami lotnictwa nieprzyjaciela — dywizje radzieckie opanowały Grodno. 27 lipca, w jedenastym dniu natarcia od chwili wyzwolenia Grodna, piechurzy, czołgiści i lotnicy radzieccy w zażartym boju zdobyli Białystok. Rozbito w proch i pył 30 hitlerowskich dywizji. Grupa „Mittel" przestała istnieć.

Piąte uderzenie stalinowskie przypominało huragan. Żołnierze radzieccy, składając hojną ofiarę krwi, dokonywali czynów bohaterskich. Jednym z tych bohaterów był uralski kolejarz, starszy strzelec i organizator partyjny kompanii — Grzegorz Kunawin. Na dalekich przedpolach Białegostoku, pod wsią Harasimowicze w powiecie sokółkowskim Kunawin powtórzył czyn Matrosowa, okrywając się nieśmiertelną sławą.

*

25 lipca czołowe oddziały radzieckie zbliżyły się do wsi Harasimowicze. Dostępu do wsi bronił tor kolejowy, rzeczka Sidra i rozległe, grząskie łąki. Zwiad lotniczy doniósł, że za wsią, w rejonie stacji Różanystok hitlerowcy skoncentrowali czołgi. Myśliwcy zaobserwowali także, iż w odległości około kilometra od wsi, tuż na przedniej linii obrony nieprzyjaciela znajduje się silnie umocniona pozycja na zalesionym wzgórzu nad rzeczką, obok młyna wodnego. Samoloty zaatakowane zostały z tego miejsca gęstym ogniem kilku ciężkich karabinów maszynowych.

Parę godzin przed wschodem słońca, 26 lipca, oddziały radzieckie ruszyły do natarcia. Łąki i bagna nad Sidrą pokrywał tuman gęstej mgły. Należało przejść rzeczkę, przedrzeć się przez gęste krzaki i mokradła na drugiej stronie Sidry, zabezpieczyć się od strony młyna, gdzie mogli być hitlerowcy i — opanować wzgórze, czerniejące z daleka kępą sosnowego zagajnika. Wzgórze to panowało nad terenem. Idealne miejsce dla stanowisk ciężkiej broni maszynowej.

Grzegorz już od godziny czekał wraz z kompanią na sygnał natarcia. Z niepokojem przyglądał się sporej przestrzeni krzaków porosłych grząski grunt nad rzeczką, widział jak z oparów wynurzają się na lewo kontury młyna, a na wprost, za Sidrą, tajemniczo i groźnie rysuje się kopulasta sylwetka wzgórza.

Do wschodu słońca jeszcze daleko. Wreszcie — ruszyli. Cicho, bezszelestnie brnęli przez mokradła. Woda sięgała czasem do kolan, niekiedy ktoś wpadł głębiej. Rzeczka blisko. Z automatami nad głową przebyli przeszkodę, brodząc po piersi w zimnej wodzie. Za rzeczką mieli jeszcze do przebycia spory pas krzaków, a potem — już wzgórze. Przywarli mocniej do chlupoczącego gruntu. Cisza.

Kompania ruszyła do szturmu. Milcząc, szybko zaczęli posuwać się ku pierwszym drzewom zagajnika. Ciszę wczesnego ranka przerwał nagle gwałtowny ogień automatów i długie, posuwiste serie z ckmów. W chwilę potem odezwał się drugi ckm. Lewe skrzydło atakującej kompanii dostało się pod silny ostrzał.

Zawrzał zażarty bój. Grzegorz z granatem w ręku przebiegł parę kroków, a potem cisnął go w kierunku najbliższych drzew, skąd dobywał się grzechot gęstych strzałów. — To pewnie ubezpieczenie ckm'ów! — mignęło mu przez myśl. Puścił serię ze swej pepeszy, potem drugą. Widział jak jego towarzysze z prawej strony dobiegają już skraju lasku. Uderzył jeszcze raz granatem, poprawił z automatu. Ogień z naprzeciwka zelżał. Tylko cekaemy biły silnie, przenosząc ogień już nad ich głowami. Znaleźli się w martwym polu ostrzału.

Skok! Razem z kilkoma towarzyszami wpadli z impetem do pierwszych stanowisk ubezpieczających. Zobaczył dwa trupy żołnierzy nieprzyjacielskich. Reszta ubezpieczenia, ostrzeliwując się, wycofała się w górę po zboczu. Zaczęli się czołgać. Szybko, szybko, tam z lewej strony w dole część kompanii pod ogniem dwóch cekaemów! Zlikwidować za wszelką cenę te gniazda! Skok! Prędzej!

Byli już prawie na szczycie. Tuż, tuż z lewej, kilkanaście metrów przed Grzegorzem zamajaczył wąski rów dobiegowy. Grzegorz zaczął się czołgać. Wstrzymał oddech — toż to już gniazdo cekaemów! Nacisnął język spustowy pepeszy, gruchnęła salwa z kilku automatów. Towarzysze rzucili granaty. Karabin umilkł. Byli już wewnątrz jego stanowiska.

Ale strzela jeszcze drugi! Około 20 metrów dalej, ze zbocza okłada ogniem młyn, drogę i dojście od krzaków. Organizator partyjny kompanii, Grzegorz Kunawin, miał jeszcze jeden granat. Amunicji już zabrakło mu. Zaczął pełznąć. Powiedział sobie, że musi zniszczyć ten drugi cekaem. — Wystarczy jeden celny rzut granatem! Towarzysze pomogą z automatów! — pomyślał. Ocenił odległość, odbezpieczył granat i cisnął w stanowisko, skacząc sam naprzód... W tumanie powstałym po wybuchu ujrzał, że hitlerowiec — strzela znów. A więc mało jeszcze... Poderwał się i w kilku krokach znalazł się przy stanowiskach. Był bezbronny, poczuł kilka uderzeń w nogi, jedno w piersi. Trafili. Ostatkiem sił rzucił się z boku na ziejącą ogniem lufę cekaemu. Przykrył ją własnym ciałem, przygiął kurczowo do ziemi, aż zakrztusiła się i umilkła. Nie widział już, jak towarzysze przeganiali resztę hitlerowców z zachodniego zbocza...

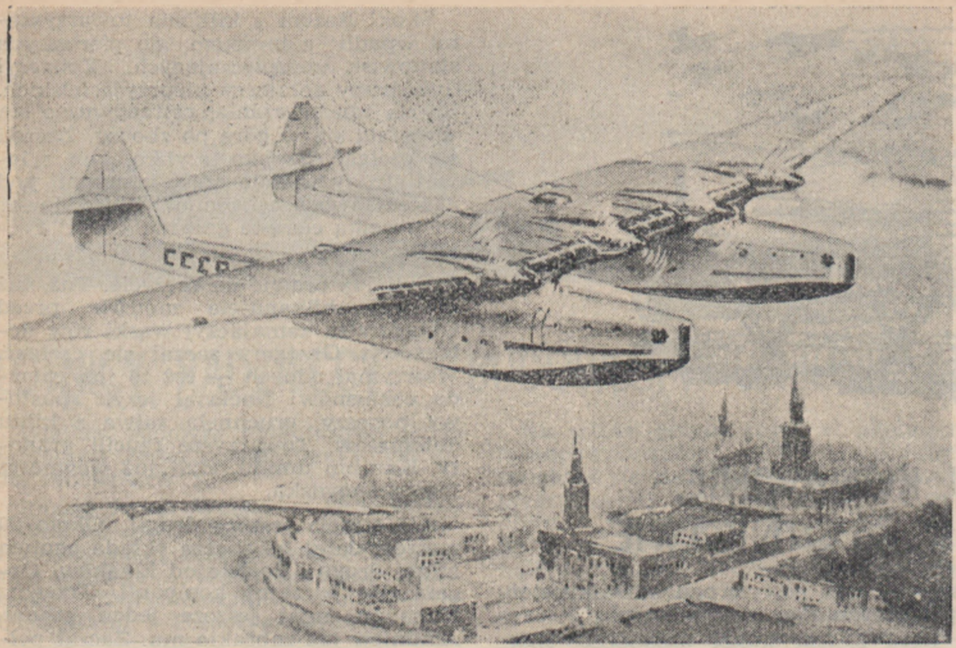
Bój o wzgórze był skończony. W godzinę potem żołnierze radzieccy byli już w Harasimowiczach. Hitlerowcy nie wytrzymali impetu natarcia i wywycofali się.

*

Dziś w polskiej wsi Harasimowicze jest szkoła imienia Bohatera Związku Radzieckiego, Grzegorza Kunawina. U stóp wzgórza, na grobie Grzegorza i towarzyszy mieszkańcy wsi wznieśli pomnik. Dzieciaki wiejskie pielęgnują grób, dbają o kwiatki na nim i ze czcią wymieniają imię bohatera, ich Grzegorza Kunawina.

To dzięki niemu przecież i jego towarzyszom ocaleli ludzie ze wsi, część chałup i dobytku, to dzięki niemu i jego radzieckim towarzyszom pędraki z Harasimowicz mogą spokojnie uczyć się, a ich rodzice pracować na roli. To duża zasługa robotnika z Uralu Grzegorza Kunawina, że w przyszłym już roku zacznie się we wsi budowę nowej, pięknej szkoły siedmioklasowej, w której Olek Godlewski, Władek Ławyszko, Stasia Łazukówna i inne jeszcze dzieciaki ze wsi otrzymają lokal na modelarnię lotniczą. Będą budować modele, uczyć się historii lotnictwa, będą im rosły skrzydła — dzięki Grzegorzowi i takim jak on, radzieckim bohaterom, ludziom skromnym, o czystym sumieniu, naszym najserdeczniejszym przyjaciołom.

JERZY ZARĘBSKI



POCIĄG NAD CHMURAMI

M. WODOPIANOW

Jeden z kolejnych rejsów powietrznego ekspresu Władywostok—Moskwa odbywał się normalnie. Na pokładzie samolotu, lecącego z szybkością prawie ośmiuset kilometrów na godzinę znajdowało się dwustu pięćdziesięciu pasażerów. Wysokość lotu sięgała kilku tysięcy metrów. Przez ściankę kabiny dochodził lekki, ledwo słyszalny warkot dieslowskich silników.

Komendant statku Teodor Iwanowicz Sokołowski przebrał się przed kolacją w wieczorowy garnitur.

Zanim opuścił swoje „apartamenty", jak nazywał malutką sypialnię na czwartym piętrze samolotu, podszedł do tablicy przyrządów pokładowych, znajdującej się w kabinie pilota. Miniaturowe tarcze przyrządów, skale telewizorów i radiolokatorów przedstawiły mu dokładnie obraz życia statku powietrznego. Wysokość, szybkość oraz kurs całkowicie odpowiadały zamierzonym uprzednio danym. Silniki pracowały doskonale, a zużycie paliwa było nieco mniejsze od normalnego. Rzut oka na zegar z trzema tarczami (czas moskiewski, władywostocki i w miejscu znajdowania się samolotu) potwierdzał dokładność obliczeń, sporządzonych przed lotem na podstawie szczegółowych danych służby pogody.

Rubinowy punkt, wyobrażający samolot na ekranie indykatora, podchodził do Jenisieja, pozostawiając wyraźną linię lotu. Gdzieś tam pod chmurami znajdowała się osada Kurejka...

Sokołowski wchodząc do salonu usłyszał dźwięk głośnika radiowego. Ważna wiadomość?... Wszystkie rozmowy natychmiast ucichły. Młody, energiczny głos mówił:

„Pomyślne zrealizowanie i wprowadzenie do eksploatacji gigantycznych budowli komunizmu... niezwykle rozbudowana ekonomiczna siła wielkiego Państwa Radzieckiego pozwoliła podjąć nowe zadania..."

Członkowie załogi zapomnieli o kolacji i nie przepuszczając ani jednego słowa słuchali komunikatu.

„Będzie to silna stacja wodnoelektryczna. Jej energia będzie wystarczającą dla elektryfikacji dziś jeszcze nie zamieszkałych, bogatych przestrzeni dalekiej Północy".

W ślad za komunikatem rządu podano wiadomości z gazety „Prawda".

„Ze wszyskich stron Związku Radzieckiego wyrusza wkrótce do basenu rzeki Studiennej na budowę nowej elektrowni tysiące specjalistów, robotników, techników, inżynierów. Budownictwo w basenie rzeki Studiennej, jednej z największych arterii wodnych dalekiej Północy, związane jest z olbrzymimi trudnościami. Jedynym środkiem komunikacji z rejonem budowy i to tylko półtora do dwóch miesięcy w roku jest droga wodna z morza Łaptiowych. Cały pozostały czas kraj ten odcięty jest od ośrodków przemysłowych Radzieckiego Państwa.

Dlatego też olbrzymie i rozstrzygające znaczenie dla budowy ma transport powietrzny. Zespół biura konstrukcyjnego Instytutu Naukowo-Doświadczalnego pod kierownictwem jednego z najstarszych radzieckich konstruktorów, Bohatera Pracy Socjalistycznej Mikołaja Kirejewa już pracuje nad rozwiązaniem tego problemu.

Pociągi powietrzne wyruszą wkrótce na Północ, jeden za drugim, ściśle według planu..."

...Kirejew pracował nad nową postacią swojej łodzi latającej. W pracę swą wkładał dużo wysiłku. Chwilami zdawało się konstruktorowi, że stoi przed nim zadanie nie do wykonania. Dla stworzenia nowego samolotu, unoszącego nie mniej niż dwieście ton ciężaru użytecznego, potrzeba byłoby zbyt wiele czasu i termin ustalony przez rząd byłby przekroczony.

— Cóż zrobić? — myślał Kirejew. Dochodziło do tego, że jego mózg siłą inercji pracował także nocami. Gdy jednak bezsenność ostatecznie zwyciężyła, Kirejew idąc za radami lekarzy wyjechał na wieś na wypoczynek. Tam mieszkał on i pracował ze swoim wnukiem Michałem. Spacerowali razem w pobliskich lasach, a pewnego razu znaleźli się na położonym nie daleko lotnisku.

Tu obserwowali, jak samoloty ciągnęły na linach szybowce. Na określonej wysokości szybowce odczepiały się, wykonywały najrozmaitsze ewolucje i lądowały. To młodzi piloci sportowi odbywali loty treningowe.

Mikołaj Mikołajewicz pracował wieczorem, pochylony nad deską rysunkową. Zmarszczki powodowane wysiłkiem myślenia pokrywały jego twarz.

— Gdzież jest wyjście z sytuacji? — myślał z wysiłkiem Kirejew, mając w pamięci samoloty i ciągnione przez nie szybowce.

Nagle uśmiechnął się i uderzył ręką w czoło:

— Tu jest rozwiązanie!

Kirejew postanowił wykonać swoją maszynę jako pierwszy powietrzny holownik, ciągnący załadowane szybowce. W ten sposób można będzie przewozić powietrzem olbrzymie ładunki.

Zespół Kirejewa zaczął więc pracować nad nowym zagadnieniem. Pracę ich śledził cały kraj. Tysiące radzieckich obywateli zwracało się do Kirejewa z zapytaniami, kiedy polecą samoloty na Północ. Przyszli uczestnicy budowy starali się dostać jak najszybciej drogą powietrzną na miejsce robót.

Szczególnie dużo listów przychodziło od pionierów i młodzieży szkolnej. Pewnego razu grupa uczniów zjawiła się na wsi u Kirejewa z prośbą, by wystąpił u nich w szkole. Mikołaj Mikołajewicz przyjął dzieci serdecznie, pogwarzył z nimi, lecz przyjechać nie mógł. Poradził dzieciom, by zaprosiły do szkoły jego wnuka.

Michał Wiktorowicz — powiedział on — uczestniczy w budowie nowego samolotu transportowego i może wam opowiedzieć dużo ciekawego.

Tegoż dnia wieczorem Michał wystąpił przed uczniami.

Gładząc swoje czarne kędzierzawe włosy i wesoło spoglądając na audytorium, mówił:

— Patrząc na was przypominam sobie lata swojej nauki w szkole średniej, swoje zamiłowanie do konstruowania modeli lotniczych. Ile wieczorów i dni świątecznych poświęciłem na ich budowę. Potem zająłem się tworzeniem silników. Obecnie nasz instytut rozwiązuje bardzo trudne zadanie. Musimy stworzyć pociąg powietrzny dla przerzucania materiałów na daleką Północ, w rejon rzeki Studiennej.

I Misza opowiedział swoim słuchaczom o tym, jak ich kolektyw pracuje nad przekonstruowaniem łodzi latającej.

— Usunęliśmy z niej wszystkie niepotrzebne przegródki, fotele, stoły i przebraziliśmy naszą łódź w wielki statek powietrzny, odpowiedni do przewożenia ciężarów. Każdy z nowych, ekonomicznych śmigło-odrzutowych silników ma moc około dziesięciu tysięcy koni.

(cdn)

(z rosyjskiego przełożył F. R.)

KLĘSKA CZY ZWYCIĘSTWO?

Po zeszłorocznych VIII Krajowych Zawodach Szybowcowych w Inowrocławiu pisaliśmy radośnie, że ich wyniki są rewelacyjne, że przerastają wyniki wszystkich dotychczasowych zawodów krajowych i że zawierają osiągnięcia, jakich równie masowo jeszcze nie notowaliśmy. W publikowanym na łamach SiM-u zestawieniu: Żar — Oerebro — Inowrocław — wykazywaliśmy z dumą, o ile lepsze były wyniki zawodów zeszłorocznych od wyników uzyskanych na poprzednich zawodach krajowych, a nawet od najlepszych wyników zawodów zagranicznych.

W tej chwili mamy za sobą tegoroczne IX Krajowe Zawody Szybowcowe w Poznaniu. Z obszernych reportaży wiemy już, jaki miały one przebieg i jaką dały klasyfikację zawodników. Czy jednak ich wyniki były lepsze, czy gorsze od zeszłorocznych? Czy Poznań w stosunku do Inowrocławia przyniósł porażkę, czy dalsze zwycięstwo wspaniałemu rozwojowi naszego szybownictwa wyczynowego? — Porównajmy.

Przed przystąpieniem do przeciwstawień liczbowych — trzeba sobie powiedzieć kilka słów ogólnych, mających zasadnicze znaczenie dla całości porównania. Więc przede wszystkim, że warunki meteorologiczne w czasie trwania zawodów, jak zresztą i w ciągu całego dotychczasowego sezonu, były zdecydowanie mniej sprzyjające, aniżeli warunki zeszłoroczne. Podczas gdy w Inowrocławiu rozegrano 8 konkurencji — w tym roku zdołano ich przeprowadzić zaledwie 5, a przy tym kilka z nich odbywało się w warunkach naprawdę trudnych. Nie udało się też rozegrać w Poznaniu ani jednej próby wysokościowej, co dla wyników ogólnych stanowi ogromną stratę, bo brak w nich przeciwstawienia dla wspaniałych przewyższeń zawodów ubiegłorocznych, które właśnie dały cały szereg diamentów i warunków do złotych odznak.

Pomińmy na razie jednak te obiektywne przeciwności, jakie miały zawody poznańskie i przyjrzyjmy się liczbom bezwzględnym. Opuszczamy w nich wprawdzie statystykę konkurencji wysokościowych (bo ich w tym roku nie było), uwzględniamy jednak — na korzyść zawodów inowrocławskich — wszystkie diamenty i warunki do złotych odznak, zdobyte właśnie wysokościami: (Tabela I).

No, cóż? — Klęska! Wprawdzie przelotów docelowych ponad 300 km mamy w tym roku o 10 więcej i w cyfrach przelecianych łącznie kilometrów wyglądamy też nieco lepiej, jak w zeszłym roku, ale przecież diamenty i złote odznaki zdobyte w Inowrocławiu biją wyniki poznańskie. Poza tym w Poznaniu startowało 24 zawodników, a w Inowrocławiu tylko 21, więc z tymi sumami kilometrów też nie całkiem wesoło! Do tego jeszcze docel ponad 300 km rozegrany był w Poznaniu dwukrotnie, a w Inowrocławiu tylko raz, zatem te 25 wykonanych przelotów docelowych...

Tak musi się **wydawać** każdemu po przejrzeniu powyższego zestawienia, lecz na szczęście... tylko **wydawać. Bo** — po pierwsze:

W tym roku rzeczywiście było o 3 zawodników więcej, **ale równocześnie o 3 konkurencje mniej!** A chyba nie może być wątpliwości, czy więcej kilometrów przeleci 3 zawodników w 5 konkurencjach, czy 21 zawodników w 3 konkurencjach?

TABELA I

	Inowrocław VIII KZS — 1951	Poznań IX KZS — 1952
— uzyskano diamentów (łącznie) . . .	18	10
— uzyskano warunków do Złotej Odznaki	13	8
— w tym pełnych Złotych Odznak .	4	1
— przelotów docelowych ponad 300 km wykonano	15	25
— punktowanej odległości przeleciano łącznie	17.326 km	19.518 km
— średnia przelecianej punktowanej odległości na 1 zawodnika	825 km	813 km
— maksymalna ilość km przelecianych w jednym dniu zawodów	5.777 km	6.853 km

Po drugie: fakt, że w Poznaniu zdołano przeprowadzić 2 docelówki ponad 300 km, a w Inowrocławiu tylko jedną, przemawia właśnie na korzyść zawodów tegorocznych, tak samo, jak na korzyść zeszłorocznych przemawiają w naszym zestawieniu ilości diamentów zdobytych wysokościami, których w Poznaniu nie było.

A po trzecie — z tymi diamentami, to sprawa wygląda następująco: (Tabela II).

Czyli — o ile w Inowrocławiu większość uzyskanych przewyższeń trzech i pięciotysięcznych, jak również przelotów 300 km było równocześnie cennymi diamentami i warunkami do złotych odznak — o tyle w **Poznaniu większość zawodników już posiadała te odznaczenia** i dlatego ich piękne, masowe wyczyny (np. 25 docelówek ponad 300 km) odbiły się w naszym zestawieniu zaledwie 10 diamentami, zdobytymi przez najmłodszych pilotów.

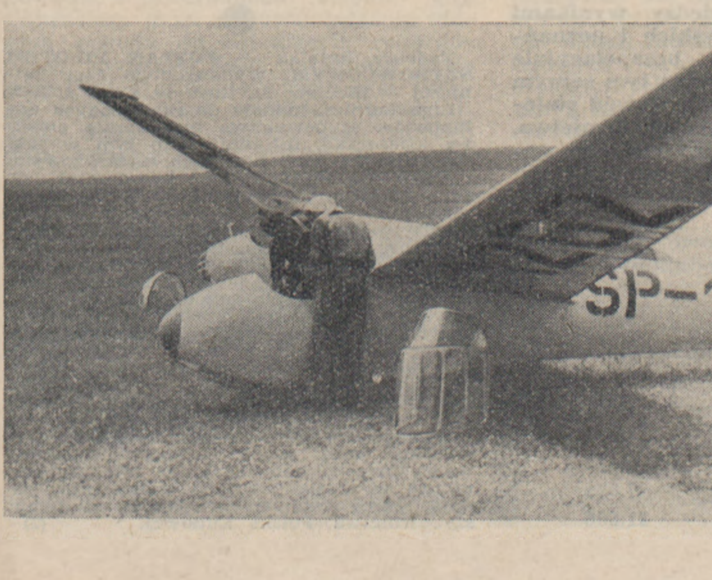
Przeanalizowaliśmy porównanie pierwsze — **ilościowe** i analiza ta wypadła zupełnie korzystnie dla zawodów tegorocznych. O poziomie wyników można jednak mówić dopiero na podstawie

TABELA II

Do zawodów przystąpiło	w Inowrocławiu	w Poznaniu
posiadaczy Złotej Odznaki	9	15
posiadaczy 1 diamentu	3	6
posiadaczy 2 diamentów	2	8

Fragmenty IX KZS

Foto Koszewski — LL





porównania **jakościowego** i dlatego przypatrzmy się następnemu zestawieniu:

Tutaj sprawa jest już całkiem prosta i jasna. Przytoczone zestawienie nie wymaga żadnych komentarzy. Jakościowo

Jak widać, poziom zawodników był w tym roku bardzo wyrównany, a co najradośniejsze — że **był wyrównany ku górze — do najlepszego zawodnika.** Dość przypomnieć, że do ostatniego dnia zawodów trudno było

TABELA III

	Inowrocław VIII KZS — 1951	Poznań IX KZS — 1952
— najwyższa uzyskana szybkość w przelocie docelowym 100 km . . .	83,6 km/godz	91,2 km/godz
— najwyższa uzyskana szybkość w przelocie docelowym 300 km . . .	63,2 km/godz	85,8 km/godz
— najwyższa uzyskana szybkość w przelocie po trójkącie 100 km . . .	46,6 km/godz	52,3 km/godz
— konkurencję przelotu docelowego 300 km wykonało w pełni — zawodn.	15 = 71%	18 = 75% *)
— konkurencję przelotu docelowego 100 km wykonało w pełni — zawodników	21 = 100%	19 = 79%
— konkurencję przelotu po trójkącie 100 km wykonało w pełni — zawodników	10 = 47%	21 = 87%
— ustanowiono nowych rekordów krajowych	1	1
— ustanowiono nowych wyczynów homologowanych	1	4

wyniki IX KZS grubo przewyższyły wyniki zawodów zeszłorocznych i na dobrą sprawę moglibyśmy teraz już z pełnym uzasadnieniem odpowiedzieć na rzucone w tytule pytanie: Zwycięstwo! Odpowiemy jednak na nie — tym samym zresztą słowem — za chwilę dopiero, bo trzeba nam się przedtem zorientować jeszcze, jak wielkie jest to zwycięstwo? Oto odpowiedź: (Tabela IV).

przewidzieć, kto w końcu zostanie ich zwycięzcą i że **Wojnar wywalczył sobie ostatecznie 1 miejsce przewagą zaledwie 13 punktów nad Popielem.**

Można by jeszcze mówić porównawczo o jakości rekordów zdobytych w czasie zeszło- i tegorocznych zawodów, można by mówić o tym, że najlepsza zawodniczka była w tym roku o 7600, a w roku ubiegłym o 20000 pun-

TABELA IV

w Inowrocławiu	w Poznaniu
najlepsza szybkość na 100 km wynosiła **83,6 km/godz.**	**drugie miejsce** w tej konkurencji zajął zawodnik z wynikiem **83,2km/godz.**
najlepsza szybkość na trójkącie 100 km wynosiła **46,6 km/godz.**	**dziewiąte miejsce** w tej konkurencji zajął zawodn. z wynik. **47,2 km/godz.**
najlepsza szybkość na 300 km wynosiła **63,2 km/god.**	**szesnaste miejsce** w tej konkurencji zajął zawod. z wynik. **63,8 km/godz.**

Brzmi to pięknie, ale i zastanawiająco. Czyżby zawody zeszłoroczne miały aż tak słabe wyniki, że dystansują je drugi, dziewiąty i szesnasty(!) zawodnik odpowiednich konkurencji w tym roku? Nie — nie w tym rezcz. Szczytowe wyniki tegoroczne są w istocie znacznie lepsze, ale tajemnica tego dystansu, nawet na dalekich miejscach w klasyfikacji, ma swoje źródło w czym innym. **Po prostu od zeszłego roku wzrósł wybitnie poziom wyczynowy wszystkich zawodników, powodując, że rywalizacja miała przebieg niebywale ostry, a tym samym rozpiętość wyników pomiędzy pierwszym, piątym, czy nawet dziesiątym zawodnikiem jest stosunkowo nieznaczna.** Ilustruje nam to nader pouczająco następujące porównanie, oparte na tym samym dla obu zawodów regulaminie punktacji (Tabela V).

któw za zwycięzcą, można by mówić o diamentach zdobytych przez szybowniczki — i wszystkie te porównania dałyby dodatkową przewagę wynikom IX KZS nad zawodami zeszłorocznymi. Wystarczy jednak i tego podsumowania, żeby móc stwierdzić ponad wszelką wątpliwość: (Tabela V).

w zawodach pomiędzy wynikami zawodów inowrocławskich i poznańskich zwyciężyły bezapelacyjnie IX KZS 1952 roku, dając tym samym jeszcze jeden wspaniały dowód stałego postępu naszego szybownictwa.

Byłoby jeszcze bardzo ciekawe porównać wyniki naszych zawodów z wynikami jakichś zawodów rozegranych w tym roku za granicą, ale z tym trzeba się wstrzymać, bo na razie nie ma z czym porównywać. Najbliższa tego rodzaju impreza szybowcowa, która będzie nas interesowała — to mające odbyć się w lipcu tzw. „Szybowcowe Mistrzostwa Świata" w Hiszpanii. Do czasu opublikowania wyników tych zawodów, musi nam wystarczyć radosna świadomość, że skoro nasze zeszłoroczne krajowe zawody znacznie przewyższyły wynikami zawody szwedzkie w Oerebro — to tym bardziej przewyższyły je wyniki poznańskich zawodów tegorocznych.

Polski Ludowy Sport Szybowcowy coraz mocniej gruntuje swą pozycję w czołówce szybownictwa światowego.

TADEUSZ REJNIAK

*) Wartości procentowe odnoszą się do ogólnej liczby zawodników.

TABELA V

Różnica punktów klasyfikacji	w Inowrocławiu	w Poznaniu
pomiędzy 1 a 5 miejscem	8.235	1.301
pomiędzy 1 a 10 miejscem	10.110	4.111
pomiędzy 1 a 15 miejscem	18.687	7.365
pomiędzy 1 a ostatnim miejscem . . .	30.138	21.366

SKRZYDLATA POLSKA

Lipcowy numer „Skrzydlatej Polski" (o barwnej złotowej okładce) otwiera artykuł J. Zarębskiego, poświęcony ósmej rocznicy Odrodzenia Polski.

Numer zawiera sporą ilość materiałów dotyczących minionych IX KZS. Artykuł Henryka Wapniarskiego pt. **„Przez rekordy i wyczyny na Zlot do Warszawy"**, jest krótkim podsumowaniem wyników zawodów na tle dotychczasowych osiągnięć naszego szybownictwa. Andrzej Ziemiński w artykule **„IX Krajowe Zawody Szybowcowe"**, daje przegląd poszczególnych konkurencji zawodów. Artykuł uzupełnia szczegółowa tabela wyników IX KZS. Następna strona „Skrzydlatej" zapoznaje czytelników z najlepszymi pilotami ZMP-owcami IX KZS.

Cykl „Na kursie bojowym polskich lotników" J. R. Koniecznego otwiera artykuł pt. **„Lipcowy start z Grigoriewskoje"**, będący źródłem materiałów o naszym Ludowym Lotnictwie Wojskowym.

„Dzień Stalinowskich Sokołów" jest artykułem omawiającym rozwój lotnictwa rosyjskiego i radzieckiego, natomiast artykuł Gen-płk. W. Kuźniecowa pt. **DOSAAF ZSRR** omawia rozwój form pracy tej organizacji od momentu połączenia trzech społecznych towarzystw współpracy z armią, lotnictwem i flotą. Oba artykuły stanowią dobry materiał, nadający się do wykorzystania celem opracowania referatów.

Dwoma ciekawymi pozycjami są artykuły mechaników lotniczych Zygmunta Jagiełły i Alfonsa Baranka pt. **„Szybkościowa wymiana silnika"** i **„Moje pomysły racjonalizatorskie"**. Autorzy omawiają w nich możliwości skrócenia czasu wymiany silników oraz rozwoju myśli racjonalizatorskiej na terenie lotnictwa sportowego.

Obok wymienionych pozycji znajdujemy w numerze recenzję książki B. Arcta „Dla dobra człowieka' pt. **„Na pułapie schematyzmu"**, pióra Konrada Szermentowskiego, dalszy ciąg cyklu **„Z tajników imperialistycznych trustów lotniczych"**, **„Polskie konstrukcje lotnicze"**, **„Ze świata"**, dokończenie artykułów **„Badania fal stojących"** mgr W. Parczewskiego i **„Budowa spadochronu"** K. Rolczenki, ciekawy artykuł E. Adamskiego o przygotowaniu uczniów do laszowania na szybowiec przejściowy oraz obszerny **Biuletyn Aeroklubu RP.** **(R)**

Tadeusz Rejniak — **ZOSTAŃ PILOTEM SZYBOWCOWYM.** Wydawnictwo Ligi Lotniczej — 1952, str. 51, ilust. 10. Cena zł 3,40.

Liga Lotnicza oddaje do rąk młodych entuzjastów szybownictwa niezmiernie ciekawą książeczkę, informującą o tym w jaki sposób można zostać pilotem szybowcowym.

Autor nie ograniczył się bynajmniej do suchego tylko podania informacji na temat szkolenia. W rozdziale pierwszym — „Pomiędzy niebem a ziemią" czytelnik napotyka na piękny, sugestywny opis szybowcowego przelotu na trasie 300 kilometrów. Dużą zasługą autora jest bardzo jasne, zrozumiałe przekazanie młodym czytelnikom szeregu specyficznie szybowcowych wyrażeń i określeń, nie mówiąc już o samej autentyczności wrażeń odnoszonych przez odbywającego daleki przelot pilota.

Dalsze rozdziały mówią w przyjemnej, gawędziarskiej formie o przebiegu szkolenia szybowcowego, o warunkach uzyskania poszczególnych stopni pilotażu, przedstawiają wielu znanych polskich pilotów wyczynowych, opowiadają o roli szybownictwa w czasie pokoju i wojny oraz podają szereg cennych informacji na temat szybownictwa Polski Ludowej. **(z)**

OSŁONA METEO

(dok. z numeru 27)

mgr. WŁADYSŁAW PARCZEWSKI

Meteorograf — jak wiadomo — składa się z kompletu przyrządów samopiszących, wykreślających na okopconym, obracającym się bębnie przebieg temperatury, ciśnienia i wilgotności za pomocą odpowiednich ruchowych ramion zakończonych rysikami. Po zakończeniu wzlotu utrwala się otrzymany wykres i po szeregu wyliczeniach otrzymuje się dokładny przebieg temperatury i wilgotności powietrza do wysokości kilku kilometrów. Na tej podstawie specjalista od spraw szybownictwa określa, czy powstaną chmury kłębiaste, o której godzinie, na jakiej wysokości nad ziemią znajdować się będą ich podstawy, czy przerodzą się one w chmury Cumulonimbus, na jakiej wysokości i jak silne będzie w nich oblodzenie, w jakiej warstwie występować będą najintensywniejsze prądy pionowe itp.

Widzimy z powyższego, że w kilku krzywych wyrytych na papierze pokrytym sadzą możemy przy umiejętnej analizie otrzymać bardzo cenne wiadomości, które następnie przekazuje się do wykorzystania pilotom szybowcowym. Toteż samolotowe wzloty aerologiczne były podczas wszystkich krajowych zawodów szybowcowych podstawą do opracowywania prognozy dla zawodników.

Przewidywania pogody. Omówiliśmy dwa zasadnicze elementy, na podstawie których przewidywano pogodę podczas tegorocznych zawodów szybowcowych w Kobylnicy. Elementy te, są to jednak tylko suche dane o stanie pogody. Biorąc je za podstawę do swych rozważań, meteorolog specjalizujący się w przewidywaniu pogody, musi przeprowadzić wnikliwą analizę rzeczywistego stanu pogody i w wyniku jej wywnioskować jaka będzie panowała pogoda na trasach różnych możliwych konkurencji, a następnie zadecydować, która z nich byłaby najodpowiedniejsza do wykonania w danym dniu.

Praca to trudna i denerwująca, gdyż jedna niewłaściwa decyzja może spowodować rozrzucenie szybowców po całej trasie (np. w trzechsetce) w następstwie czego 1—2 następne dni trzeba zużyć na kłopotliwe ściąganie szybowców z przygodnego terenu, gdy tymczasem może panować właśnie idealna pogoda do osiągnięcia rekordowych wyników. Jeśli natomiast prognoza jest trafna, to biorąc pod uwagę wysoką klasę polskich zawodników, udaje się jeszcze tego samego dnia ściągnąć zawodników z lotniska docelowego lub prawie wszyscy wracają sami na lotnisko macierzyste (w przypadku przelotu docelowo-powrotnego). Te trudne zadania spełniał podczas IX KZS jak i poprzednio doświadczony synoptyk Feliks Jafra, kierownik jednego z biur pogody, kolektywnie z autorem artykułu, przeprowadzającym analizę wzlotu aerologicznego pod kątem widzenia potrzeb szybownictwa.

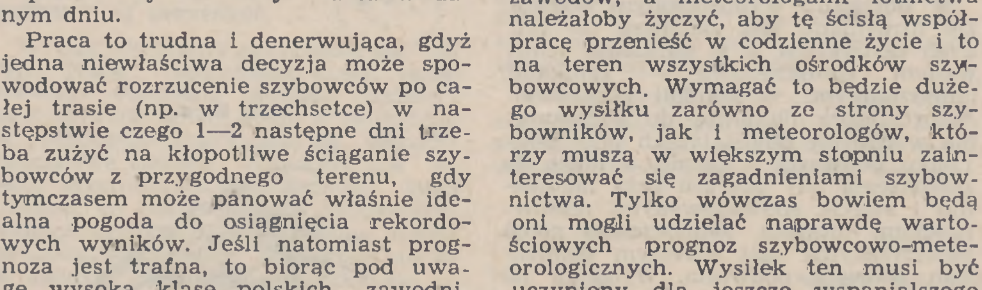
Wynik pracy całości osłony meteorologicznej IX KZS można ocenić po wynikach, jakie osiągnięto podczas tegorocznych zawodów.

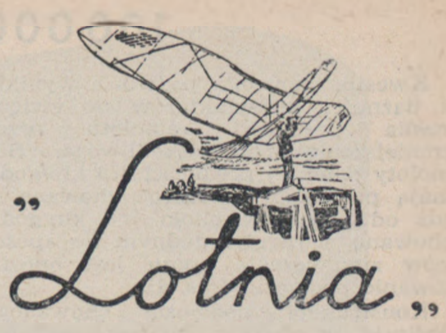
Badania prądów nośnych. Zadaniem tegorocznej ekipy PIHM na zawodach szybowcowych było również przeprowadzenie badań nad współzależnością między stanami pogody, a występowaniem prądów pionowych. W tym celu zbierano dalsze dane doświadczalne nad współzależnością między intensywnością prądów pionowych, a prędkością dziennego przyrostu prędkości wiatru (należało w tym celu między innymi wykonywać codziennie co godzinne obserwacje kierunku i prędkości wiatru oraz temperatury powietrza).

Rozpatrywano również w dalszym ciągu rolę jaką odgrywają warstwy inwersyjne w rozwoju prądów pionowych występujących danego dnia, znajdując dalsze potwierdzenie korzystnego często ich wpływu na intensywność ruchów pionowych oraz rozpatrywano inne zagadnienia z zakresu meteorologii szybowcowej, na które nie można dać odpowiedzi bez doświadczalnego sprawdzenia wysuwanych wniosków przez pilotów szybowcowych i odbywania z nimi bezpośrednich konsultacji.

Wnioski końcowe. Obserwując zacieśniającą się z roku na rok współpracę pomiędzy czołówką polskich pilotów szybowcowych i kierownictwem zawodów, a meteorologami lotnictwa należałoby życzyć, aby tę ścisłą współpracę przenieść w codzienne życie i to na teren wszystkich ośrodków szybowcowych. Wymagać to będzie dużego wysiłku zarówno ze strony szybowników, jak i meteorologów, którzy muszą w większym stopniu zainteresować się zagadnieniami szybownictwa. Tylko wówczas bowiem będą oni mogli udzielać naprawdę wartościowych prognoz szybowcowo-meteorologicznych. Wysiłek ten musi być uczyniony dla jeszcze wspanialszego rozwoju szybownictwa Polski Ludowej.

Wiatromierz, barograf i barometr — podstawowe narzędzia pracy meteorologa.





3

Grono przyjaciół, które otaczało początkowo Tańskiego, traktowało wszelkie jego drobne prace w tym kierunku jako swego rodzaju zabawkę i rozrywkę. Najbardziej wiernymi towarzyszami w tych poczynaniach pozostali jednak na dłuższy okres Umiński, Łukawski i Zieliński, którzy nie bagatelizowali jego pomysłów, ale udzielali mu rady i o ile możności pomocy. Nic też dziwnego, że ta czwórka osób zorganizowała w 1895 roku z inicjatywy Umińskiego kółko lotnicze, które zbierało się czasami dla omawiania aktualnych spraw żeglugi powietrznej i wymiany swych doświadczeń w tej dziedzinie.

Tański, uprzedzony ogólnie do ludzi, którzy nie chcieli i nie mogli go zrozumieć, zamknął się w sobie i mało zabierał głosu we wszelkiego rodzaju dyskusjach. Nie ujawniał też swych zamiarów i wszelkie plany odnośnie prób i eksperymentów w pracach nad skrzydłami trzymał w tajemnicy. Stąd też kółko po paru miesiącach istnienia rozpadło się:

Coraz więcej czasu poświęcał teraz uparty artysta malarz praktycznym próbom ze swymi modelami, których zbudował już kilkanaście.

W tym czasie obserwuje pilnie ptaki. Uwagę jego pochłania szczególnie lot szybowy i wiosłujący. Loty te zaliczano powszechnie do zjawisk tajemniczych i nie mogących znaleźć wytłumaczenia. Mówiono ogólnie, że to gorące powietrze zawarte w płucach i pustych kościach ptaka ciągnie go ku górze, podobnie jak gorące powietrze zawarte we wnętrzu powłoki unosi balon do góry — taka była definicja lotu szybowego. Lot wiosłujący miał inne wytłumaczenie — uderzenie skrzydłami ptaka czy też owada silnie w powietrzu, powoduje jego podrzucanie w górę i uniesienie skrzydeł.

Tański poświęcał temu zagadnieniu wiele uwagi. Często też wybierał się poza miasto na wycieczki, by sam na sam z przyrodą badać uważnie loty ptaków i puszczać swoje modele, które wykonywał niezwykle starannie. Tam czuł się dopiero swobodnie i nikt mu nie przeszkadzał. Zapach łąk, pól i lasów, świergot ptactwa, malownicze krajobrazy, tworzyły dla niego odpowiednie warunki, które przykuwały go do podmiejskich miejscowości na długie nieraz dni.

Pewnego też razu, kiedy przed wieczorem na ziemię padały ukośnie promienie słońca, a ze wschodu nadciągały groźne chmury burzowe, zobaczył lecącą niedaleko przed nim w górze czajkę. Jej białe, mocno oświetlone blaskiem słońca upierzenie stanowiło żywy kontrast z ciemniejącym niebem. Wpatrzył się w nią uważnie — zastanowiły go rozmaite fazy jej lotu.

JERZY KONIECZNY

100000 NITÓW W SAMOLOCIE

VII

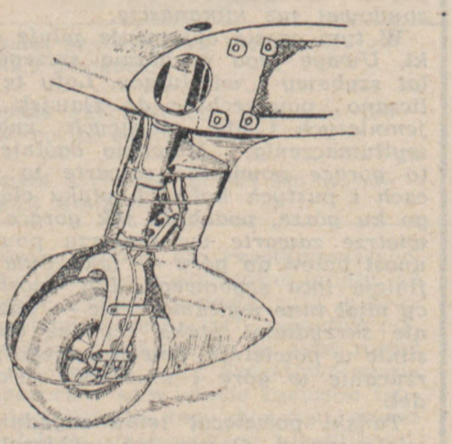
inż. ZBIGNIEW BUCZEK

Kwestia chowania podwozia wynikła z dążności konstruktorów do zwiększenia prędkości samolotu przez zmniejszenie oporu szkodliwego. Samoloty powyżej prędkości 200 km/godz. mają podwozie częstokroć chowane, a już od prędkości około 700 km/godz. chowane z reguły. Jednym ze sposobów zmniejszenia oporu jest oprofilowanie podwozia (rys. 1).

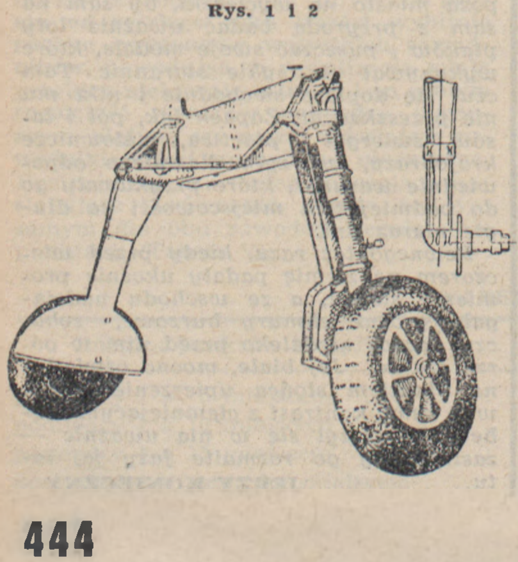
Konstrukcja podwozia chowanego obfituje w dużą ilość mechanizmów i instalacji służącej do chowania i wypuszczania podwozia. W samolotach wielosilnikowych miejsce na schowanie podwozia wykorzystuje się w gondoli silnikowej, natomiast przy chowaniu w skrzydło konstruktor ma mniej miejsca do dyspozycji i czasami można spotkać typy samolotów, gdzie podwozie jest schowane tylko częściowo. Skrzydło w punkcie umocnienia podwozia musi mieć konstrukcję wzmocnioną.

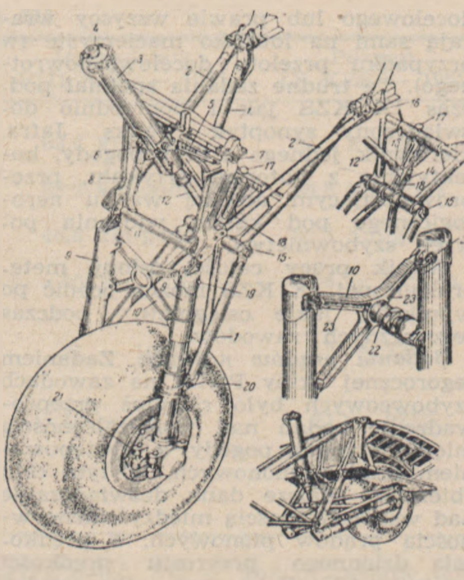
Najprostszy układ chowania podwozia — do skrzydła, pokazany jest na rysunku 2. Podwozie jest tu jednogoleniowe, asymetryczne i wolnonośne.

Schemat podwozia samolotu cięższego przedstawiony jest na rys. 3, a oznaczenia przyjęte na tym rysunku są następujące: 1 — tylny łamany zastrzał; 2 — zastrzał; 3 — wciągnik hydrauliczny! 4 — zawór powietrzny; 5 — wspornik (konsola); 6 — kołnierz; 7 — węzeł; 8 — rama; 9 — amortyzator; 10 — krzyżak; 11 — sworzeń; 12 — tłoczysko wciągnika; 13 — nakrętka kontrolująca; 14 — sworzeń; 15 — oś; 16 — węzeł; 17 — ograniczniki; 18 — beleczka; 19 — 20 — sworzeń; 21 — ograniczniki ruchu tłoczyska amortyzatora; 22 — zawór ładowania; 23 — przewód powietrzny; 24 — końcówka. Jest to jedno z nowoczesnych rozwiązań podwozia samolotu cięższego, przeważnie wielosilnikowego.

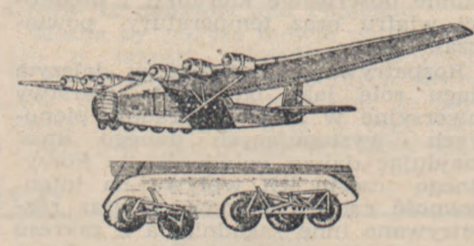


Rys. 1 i 2





Rys. 3



Rys. 4

W położeniu wypuszczonym podwozie utrzymane jest zamkami na tylnych zastrzałach, a w położeniu schowanym (zamkniętym) — zamkami umieszczonymi w gondoli silnikowej. Amortyzatory (9) służą do pochłaniania wstrząsów powstających przy uderzeniu podwozia o ziemię, a także do złagodzenia siły uderzeń przy lądowaniu i starcie spowodowanymi nierównościami lotniska. Jednocześnie goleń amortyzacyjna jest głównym elementem siłowym podwozia. Wciągnik (3) służy do chowania i wypuszczenia. Instalacja uruchamiająca wciągniki jest przeważnie pneumatyczna. Oprócz tego istnieje instalacja awaryjnego wypuszczenia, w razie uszkodzenia instalacji pneumatycznej (np brak powietrza w butli). W takich wypadkach pilot może wypuścić lub schować podwozie przy pomocy instalacji mechanicznej (podwozie podciąga się na linkach).

Do startowania i lądowania samolotów bardzo ciężkich i w trudnym terenie służy podwozie w formie wózka (rys. 4) lub w terenie grząskim czy piaszczystym podwozie gąsienicowe.

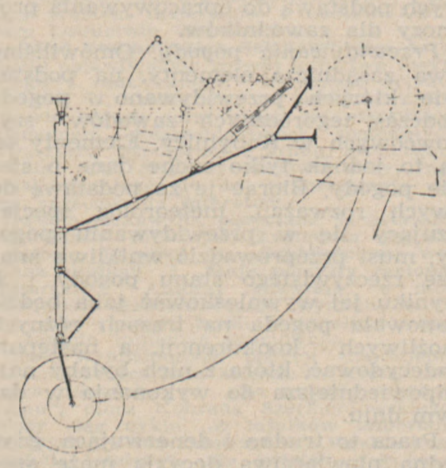
Rys. 5 pokazuje kinematykę chowania podwozia. Na rysunku tym widać jak układają się elementy (koło, wciągnik, goleń) w położeniu „podwozie schowane".

Na zakończenie wypada jeszcze parę słów dorzucić o kółku ogonowym, które może być chowane lub nie. Rozwiązanie chowania kółka ogonowego pokazuje rys. 6, zaś oznaczenia przyjęto następujące: 1 — stójka; 2, 4, 9, 13 — sworznie; 3 — amortyzator; 5 — nakrętka; 6 — widełki podwozia; 7 — konsola; 8 — cięgna; 10 — wahacz; 11 — łożysko; 14 — tłoczysko wciągnika hydraulicznego; 15 — wciągnik; 16 — kołnierz; 17 — węzeł łożysko; 18 — śruba; 19 — przewód do wypuszczania podwozia; 20 — automatyczny zawór; 21 — końcówka przewodu wypuszczania; 22 — zawór powietrzny; 23 — popychacz; 24 — skrzydełko wewnętrzne luku; 25 — skrzydełko zewnętrzne zakrywające podwozie w położeniu zamkniętym; 26 — szczotka; 27 — konsolka umocowana ścięgna luku; 28 i 29 — konsolka.

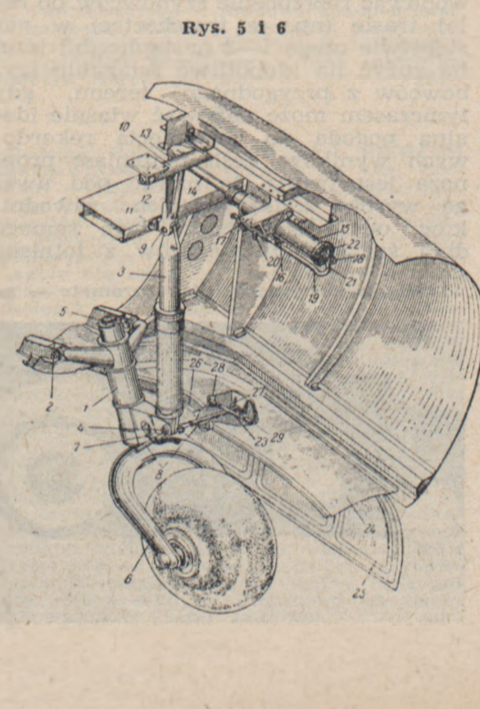
Ze wzrostem prędkości lądowania samolotu, w celu uniknięcia palenia opon przy zetknięciu z pasem betonowym wprowadzono napęd kół podwozia. Dla skrócenia dobiegu stosuje się w kołach głównych — hamulec.

Instalację sterowania podwoziem omówimy w następnym artykule, traktującym o urządzeniach sterowniczych.

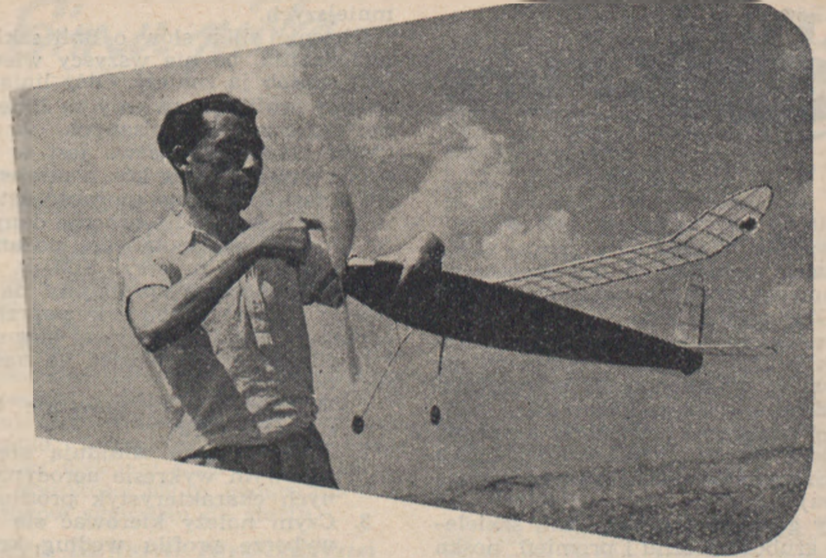
(cdn)



Rys. 5 i 6



CWM?!



Mamy dzisiaj... którego mamy dzisiaj właściwie? Acha, 13 lipca. To przecież najwyższy czas, aby opisać swoje wrażenia z XVII Ogólnokrajowych Zawodów Modeli Latających. Redakcja SiM-u już bardzo dawno zamówiła u mnie taki artykuł i z zobowiązania muszę się jak najlepiej wywiązać.

Wszystko prawie już mam przygotowane, tylko niestety jednego brak — wrażeń z zawodów, które jeszcze się nie odbyły. Miały być najpierw w Bydgoszczy, potem w Łodzi, no i obowiązkowo w pierwszym tygodniu miesiąca lipca...

Dziś mamy 13 lipca, a o zawodach nic nie słychać. „Chodzą słuchy", że zostały odłożone do sierpnia (?).

Zgoda, że do sierpnia, może nawet będzie lepsza wówczas pogoda, ale ja muszę się w jakiś sposób Redakcji zrewanżować. Przecież obiecałem...

Długo rozmyślałem nad przyczynami przesuwania terminu i miejsca zawodów, długo dyskutowałem z kolegami o skutkach tych przesunięć, a do jakich wniosków doszedłem — pozwolę sobie poniżej streścić.

Przyzwyczailiśmy się, że w każdym roku organizuje zawody tak zwany „silny" Okręg Ligi Lotniczej, to jest ten Okręg, który ma duże doświadczenie i możliwości organizacyjne. Ponieważ w roku bieżącym wybór padł widać na okręgi „słabsze", oczywiście zawody nie mogły odbyć się w oznaczonym terminie — stąd wymienione przesunięcia strategiczne.

Wszystko jest na ogół w porządku, bo czy tak, czy inaczej XVII Ogólnokrajowe odbędą się (gdzie — to już poda zapewne SiM w najbliższym numerze), ale warto zastanowić się w jaki sposób zabezpieczyć się przed podobnymi wypadkami na przyszłość.

W tym momencie przychodzi mi na myśl jedna (zbawienna może) rada: stworzyć centralne lotnisko modelarskie na wzór ZSRR, gdzie w Silikatnaja rokrocznie rozgrywane są wszechzwiązkowe zawody. Stworzyć coś na wzór czechosłowackich Kralup, skąd również co roku donoszą o organizowanych zawodach. Przykładów można by mnóstwo podawać, bo wydaje się, że w każdym państwie nie szuka się co roku nowego terenu zawodów centralnych, a odbywają się one stale w tym samym, dobrze przygotowanym, zarówno organizacyjnie jak i terenowo miejscu.

Słyszę już pomruki niezadowolenia — a gdzie propaganda itp. — Otóż z tą propagandą to różnie bywa. Zwykle przecież na zawodach modelarskich dbamy o nią tylko w dniu oficjalnego otwarcia...

Dlatego celowym byłoby założenie stałego, Centralnego Ośrodka małego lotnictwa na wzór Silikatnaja, gdzie odpowiednio przygotowany teren mógłby służyć modelarzom nie tylko w czasie zawodów ogólnokrajowych, ale **w ciągu całego roku.** Tutaj odbywać mogłyby się wszelkie kursy instruktorskie i inne specjalne. Tutaj, dzięki odpowiednim urządzeniom, mogłyby odbywać się wszelkie próby ustalania naszych rekordów krajowych lub międzynarodowych. W ośrodku takim o wiele łatwiej i **taniej** można każdorazowo przeprowadzać różne imprezy małego lotnictwa. Bezwzględnie, że taniej. Załóżmy bowiem, że gdy gdzieś w którymkolwiek okręgu odbywają się zawody, ileż trzeba ponieść co roku kosztów: urządzenie kuchni, pomieszczeń, organizacja dojazdów, niwelacja terenu, budowa bieżni, basenów, desek startowych itp., itp. Jednym słowem cała masa spraw, które musi rokrocznie mieć na głowie **inny** Okręg.

W Centralnym Ośrodku **jednorazowe** wyłożenie pewnych sum inwestycyjnych starczyłoby na długie lata, przynosząc poważne oszczędności i równocześnie korzyści organizacyjne.

Myślę, że nie jestem odosobniony rzucając powyższy projekt, i tak jak spadochroniarze, szybownicy i piloci silnikowi mają swoje CWSpady, CWISze i CWL-e, tak również i małe lotnictwo dorosło do tego, aby mieć własny Centralny Ośrodek.

A więc przypuśćmy: Centrum Wyszkolenia Modelarskiego (CWM — LL). Proponując coś, należałoby od razu wskazać odpowiednie, dogodne miejsce takiego CWM-u. Miejsce dla CWM-u sądzę nie trudno będzie znaleźć: wystarczy wznieść się „Zlinem" aeroklubu Warszawskiego, na wysokość, powiedzmy, 800 metrów. Z wysokości tej doskonale (w warunkach dobrej widoczności) spostrzeżemy prostą białą wstęgę szosy i zieloną murawą pola, otoczonego piaszczystymi wydmami. Nawet bez użycia precyzyjnej mapy każdy warszawiak od razu rozpozna podwarszawską miejscowość, noszącą nazwę Stara Miłosna. Otóż tutaj znajduje się opuszczona szkoła szybowcowa, idealne miejsce dla modelarzy. Piszę „opuszczona" bo od dłuższego czasu zarówno baraki jak i hangar zieją pustkami — widać szybownikom nie jest ten teren potrzebny. Możnaby nie upierać się przy Miłośnie, ale wszystko przemawia za celowym wykorzystaniem inwestycji Miłosnej, za wykorzystaniem tych ogromnych sum, które włożono w budowę hangaru i niwelację pola startowego.

Reasumując: Błędem nie do wybaczenia byłoby pozostawienie Miłosnej w „stanie spoczynku". Jeśli szybowników ona nie interesuje, to małemu lotnictwu odda z pewnością nieocenione usługi.

Pierwszy reportaż z CWM — Miłosna rezerwuję dla siebie!

E.

krótki kurs aerodynamiki

13

Dzisiejszy, trzynasty odcinek „Kursu" jest ostatnim w cyklu i przynosi zapowiedziany przegląd kilku typowych biegunowych różnych profilów, które mogą być zastosowane w małym lotnictwie. Oczywiście, korzystając z podanych profilów należy trzymać się wskazówek wymienionych w ostatnim (12) odcinku naszego „Kursu", gdzie podano konkretne wartości pomocne w doborze profilu i związane z liczbą Re. Szczególnie tabelka wskazująca następujące zależności: odległość od cięciwy geometrycznej do linii szkieletowej, grubość profilu i promień noska profilu w stosunku do głębokości profilu — odda nam nieocenione usługi przy korzystaniu z podanych biegunowych, ponieważ nie wszystkie wymienione dane zawierają wartości Re.

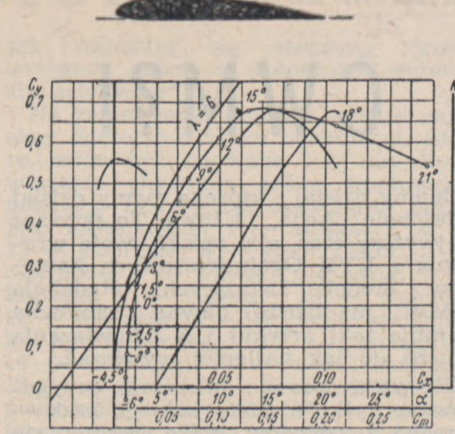
Część więc podanych profilów może być bezpośrednio wykorzystana w modelach większych, część zaś przy zastosowaniu „turbulatorów" w modelach mniejszych.

Obecnie kilka słów o linii szkieletowej profilu, bo nie wszyscy wiedzą w jaki sposób ją znaleźć. Otóż linią szkieletową profilu nazwiemy tę linię, która jest osią kół wpisanych w profil. (patrz rysunek). Łatwo jest w każdy profil wpisać szereg kół, a pewien trud się opłaci, bo mamy możność ustalenia w jakim zakresie Re pracuje dany profil (posługując się tabelką podaną w poprzednim, 27 numerze SiM-u).

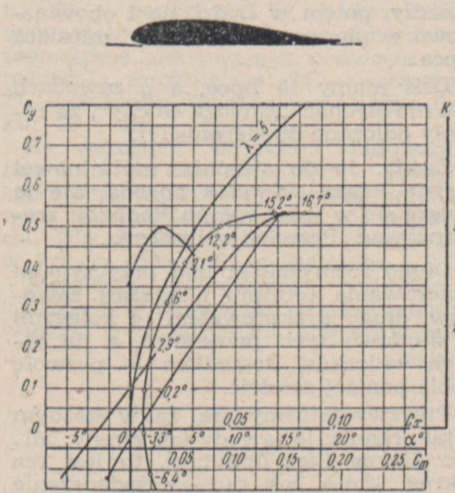
Na zakończenie spróbujmy na podstawie przeczytanego w poprzednich odcinkach tekstu o krzywej biegunowej i liczbie Re odpowiedzieć na następujące pytania:

1. W jaki sposób powstaje biegunowa modelu?
2. Jakie krzywe znajdują się na typowym wykresie aerodynamicznych charakterystyk profilu?
3. Czym należy kierować się przy wyborze profilu według krzywej biegunowej?
4. Co nazywamy liczbą Re?
5. Co to jest opływ laminarny, a co burzliwy?
6. Co nazywamy „turbulatorem"?
7. Czym można uzupełnić działanie turbulatora? **P. E.**

KONIEC

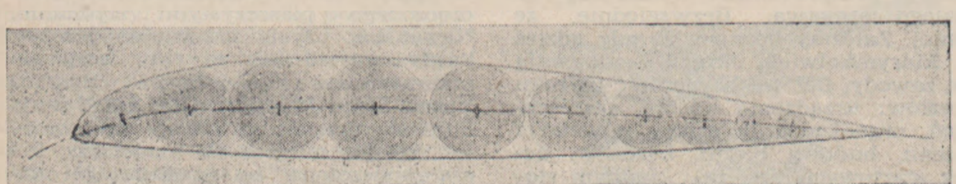


Profil Clark — Y



Profil MS—20/211

Konstrukcja linii szkieletowej



Dane profilu Clark—Y Re = 156000

%	0	2,5	5	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100
y^1	3,6	6,43	7,83	9,56	11,32	11,68	11,37	10,49	9,13	7,34	5,21	2,79	0,12
y^2	3,6	1,42	0,91	0,39	0,01	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

α°	— 6	— 4,5	— 3,0	1,5	0,0	1,5	3	6	9	12	15	18	21
C_z	— 0,03	0,0225	0,0835	0,134	0,192	0,2505	0,301	0,4095	0,5017	0,616	0,6835	0,6415	0,5405
C_x	0,0054	0,00535	0,00595	0,00895	0,0086	0,0114	0,0144	0,0232	0,035	0,04925	0,0636	0,1054	0,1473
C_m	0,03	0,045	0,0575	0,07	0,0825	0,096	0,1075	0,1275	0,155	0,185	0,2075	—	—

Dane profilu MS—20/211

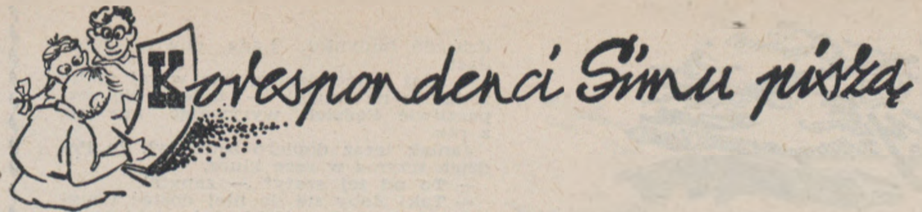
%	0	2.5	5	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100
y^1	3,6	6,4	7,65	9,45	11,0	11,2	10,55	9,3	7,75	5,9	3,95	2,1	1,1
y^2	3,6	1,3	0,9	0.35	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

α°	— 6,4	— 3,3	— 0,2	2,9	6,0	9,1	12,2	15,2	16,7
C_z	— 0,119	— 0,015	0,0905	0,2035	0,3085	0,4095	0,497	0,527	0,53
C_x	0,0091	0,0061	0,00645	0,0103	0,018	0,026	0,043	0,069	0,0825
C_m	— 0,0195	— 0,001	0,0265	0,058	0,855	0,1125	0,134	0,1625	—

Dane profilu Goettingen—549. Re = 120000 (wydłużenie = 5)

%	0	2,5	5	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100
y^1	3,45	6,80	8,45	10,70	13,20	13,85	13,40	12,05	10,05	7,90	5,35	2,70	0,00
y^2	3,45	1,60	1,10	0,55	0,05	0,00	0,10	0,30	0,55	0,65	0,55	0,30	0,00

α°	— 8,9	— 6,0	— 3,1	— 0,2	2,8	5,7	8,6	11,6	14,5	17,5
C_z	— 0,0875	0,01	0,114	0,214	0,315	0,4205	0,5185	0,6115	0,66	0,625
C_x	0,0328	0,0083	0,00705	0,01015	0,01915	0,02835	0,04145	0,058	0,0775	0,101
C_m	0,006	0,045	0,0715	0,098	0,1225	0,151	0,178	0,204	0,2175	0,2145



MODELARZE LL DLA DZIECI PRZEDSZKOLA

Członkowie modelarni przy Państwowej Szkole Ogólnokształcącej TPD w Mińsku Mazowieckim postanowili wykonać kilka modeli i różnych zabawek lotniczych dla przedszkola przy miejscowym Państwowym Przedsiębiorstwie Robót Komunikacyjnych. W ten sposób chcieli oni zachęcić dzieci do pracy w modelarstwie lotniczym. Wykonali więc 10 sztuk modeli kartonowych i kilkanaście latających śmigiełek, które zostały wręczone dzieciom w dniu ich święta. Wręczenia tych prezentów dokonali najlepsi modelarze tej szkoły kol. kol. Andrzej Zbigniewski, Michał Grodzicki, Stefan Sikora i Witowski.

Modele sprawiły miłą niespodziankę i jednocześnie ogromną radość małym przedszkolakom. Kol. Zbigniewski w sposób bardzo przystępny i prosty objaśnił im budowę modeli, ich lot i technikę puszczania.

Dzieciom szczególnie podobały się latające śmigiełka. Wiele z nich mówiło nawet poważnie o tym, że w przyszłości chcą zostać lotnikami.

STANISŁAW MATOSEK
Łękawica

AKROBACJA LOTNICZA NA WYŚCIGACH MOTOCYKLOWYCH

W dniu Święta Kultury Fizycznej w Poznaniu, wśród wielu imprez sportowych, zorganizowano również wyścigi motocyklowe, które poprzedzone zostały pokazami akrobacji na samolotach sportowych, wykonanymi przez pilotów Poznańskiego Aeroklubu Ligi Lotniczej. Następnie instruktor spadochronowy Turowski wykonał skok ze spadochronem z wysokości 300 m, będący dla motocyklistów sygnałem do startu.

ZJAZD OKRĘGU GDAŃSKIEGO

22 czerwca br. odbył się II Walny Zjazd Ligi Lotniczej Okręgu Gdańskiego, na którym podsumowano dorobek całorocznej pracy Zarządu oraz dokonano wyboru nowych władz okręgowych LL. **(s)**

ZAWODY MODELARSKIE KTÓRE SIĘ NIE UDAŁY

Wojewódzkie Zawody Modeli Latających Okręgu Łódzkiego, które odbyły się w czerwcu br. nie były zbyt udane. Nieprzyjazne warunki atmosferyczne, silne i porywiste wiatry znosiły startujące modele bardzo daleko od lotniska. Organizatorzy nie przygotowali żadnej pogoni za „uciekinierami" i dopiero gdy jeden z modeli silnikowych zginął, a modelarze wyrazili swój protest— ściągnięto samolot z Lublinka. Lecz i ta pomoc nie była udana samolot startował z lotniska z takim opóźnieniem, że nie mógł dogonić modelu, i najczęściej go gubił. W ten sposób zaginęły dwa najlepsze modele szybowców.

Starty modeli odbywały się w żółwim tempie — przeciętnie co kilkanaście minut; zdarzały się też i dużo dłuższe przerwy. Było to również winą zawodników, którzy nie bardzo śpieszyli się do startu. Frekwencja modelarzy na ogół była bardzo słaba, a przygotowanie ich do zawodów pozostawiało wiele do życzenia. Jedynie ekipa kutnowska była względnie dobrze przygotowana i uzyskała na zawodach I miejsce. Natomiast zespół piotrkowski zlekceważył zawody i wcale nie przybył.

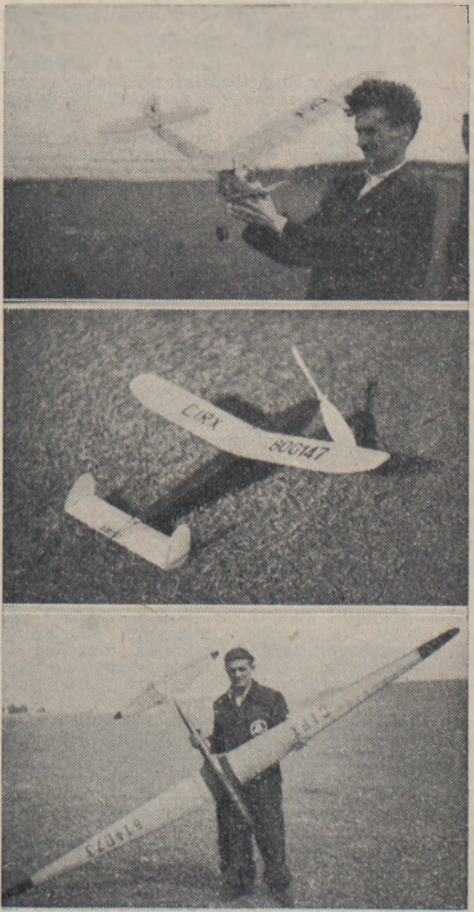
Jeżeli chodzi o słabą organizację zawodów, nie jest to pierwszy wypadek tego rodzaju na terenie Okręgu Łódzkiego. Podobne objawy można było zaobserwować i na innych poprzednio urządzanych imprezach. Pod tym względem Zarząd Okręgu łódzkiego powinien starać się podciągnąć i sprawy te uregulować, gdyż brak sprężystości, sprawności i posłuchu, jednym słowem brak dobrej organizacji na tego rodzaju imprezach bardzo obniża ich poziom, wpływa ujemnie na młodzież, ostudza jej zapał i entuzjazm, zniechęca do tak pięknego sportu jakim jest małe lotnictwo.

L. P.

OD REDAKCJI: Przypuszczamy, że słowa powyższe trafią do Zarządu Okręgu w Łodzi, który powinien ustosunkować się samokrytycznie do popełnianych błędów i wyciągnąć właściwe wnioski w dalszej pracy na odcinku modelarstwa lotniczego.

Z zawodów w Łodzi: od góry: K. Wierucki z modelem silnikowym — czasu lotu 6 minut. Model R. Orzechowskiego — Z. Kołodziejczyk z rekordowym szybowcem — czas lotu 26 minut.

Foto L. P.



POCZTA LOTNICZA

Wśród Czytelników SiM-u znajdują się jeszcze tacy, którzy nie wiedzą w jaki sposób mogą się dostać na szkolenie lotnicze. Ponieważ informacje w tej sprawie podawaliśmy już niejednokrotnie, nie będziemy ich powtarzać, a kol. kol. **Zofii Papierskiej** ze Zgierza, **Krystynie Matusz** z Elbląga, **Zbigniewowi Kuśnierczykowi** z Haczowa, **Zdzisławowi Szymańskiemu** z Jeziorna, **Rościsławowi Tomaszewskiemu** z Chodzieży, **Edmundowi Zukmerowiczowi** z Brodnicy, **Stanisławowi Skwarzyńskiemu** z Knezorowa, **Stanisławowi Fiebigowi** z Wrocławia, **Zbigniewowi Malikowi** z Rabsztyna oraz **Józefowi Sommerowi** z Wrocławia radzimy przeczytać „pocztę" zamieszczoną w nr. 23 SiM-u z br.

Kol. **Kazimierz Mogielnicki** z Olkusza zadał nam takie pytanie: „Co trzeba mieć zdrowe — serce, płuca czy głowę, aby zostać pilotem?" Kolego, kandydat na pilota musi posiadać zdrowie stuprocentowe. Czy takie macie, okaże się na komisji lotniczo-lekarskiej. W sprawie nieotrzymywania zaprenumerowanego SiM-u reklamujcie w miejscowym urzędzie pocztowym lub u listonosza.

Kol. kol. **Franciszkowi Łagunowi** z Warszawy i **Bogdanowi Wodeckiemu** z Elbląga, radzimy starać się o przyjęcie do Technicznej Szkoły Wojsk Lotniczych. W sprawie warunków zwróćcie się do Wojskowej Komendy Rejonowej.

Kol. **Emilia Chała** z Częstochowy. Na Politechnikę Warszawską, przy której jest Wydział Lotniczy przyjmowani są kandydaci po ukończeniu XI klas szkoły ogólnokształcącej. Postarajcie się więc o przeniesienie do szkoły tego typu.

Kol. kol. **Jan Jędrzejczak** z Zacharzyna i **Henryk Stróżek** ze Starościna. Spełniając Waszą prośbę, podajemy adres Szkoły Kadetów: KBW, Warszawa, ul. Rakowiecka.

Kol. **Kazimierz Cholewa** z Brygady „SP". W sprawie zwolnienia Was na szkolenie lotnicze powinniście wystąpić z prośbą do miejscowej komendy PO „SP", które z kolei może skierować Waszą prośbę do Komendy Głównej.

„W mieście powiatowym Oława są cztery szkoły podstawowe, a przy żadnej z nich nie ma koła LL. W szkole, do której uczęszczam, jest wielu chłopców, którzy chcieliby należeć do koła Ligi Lotniczej i aktywnie w nim pracować" — pisze kol. **Ryszard Mitelsztet.**

Jeśli naprawdę pragniecie być członkiem LL, założenie koła nie sprawi Wam wiele trudności. Porozumcie się przede wszystkim z kierownictwem szkoły, które w myśl zarządzenia Ministerstwa Oświaty, powinno wytypować spośród grona nauczycielskiego opiekuna koła LL. Potem zwołajcie zebranie informacyjno-organizacyjne, na którym przewodniczący (ten, który zwołuje zebranie) powinien zapoznać obecnych z zadaniami i działalnością Ligi Lotniczej. Zebrani powinni powziąć uchwałę o utworzenie koła i podpisać ją oraz wybrać Zarząd i Komisję Rewizyjną. W skład Zarządu wchodzi 3—5 osób, a Komisji Rewizyjnej—3.

Protokół z zebrania organizacyjnego wraz z uchwałą, wykazem członków oraz składem osobowym Zarządu i Komisji Rewizyjnej, powinniście przesłać do najbliższego Powiatowego lub Okręgowego Zarządu Ligi Lotniczej (w Waszym wypadku — Zarząd Okręgu Wojewódzkiego LL — Wrocław, ul. Świerczewskiego 5), w celu zarejestrowania koła, skąd otrzymacie zezwolenie na rozpoczęcie działalności. Wskazówki do dalszej pracy będziecie mogli czerpać z instrukcji, którą powinniście otrzymać z Okręgu.

Powyższą informację kierujemy również do kol. kol. **Zygmunta Janczarka** z Kraśnika i **Józefa Bugajnego** ze wsi Danków Mały, pow. Włoszczowa

Kol. **Aleksander Koenig** z Rogoźna zadał nam szereg pytań, na które odpowiadamy po kolei: 1) Wątpliwość Wasza co do wyników lotów modelu „Grawitov IV", którego plan wraz z opisem zamieszczony był w nr 14 SiM-u z roku 1951, jest słuszna. Model ten był żartem prima aprilisowym. 2) Książki, zarówno polskie jak i radzieckie możecie zamówić w Centrali Obrotu Księgarskiego „DOM KSIĄŻKI" w Warszawie, ul. Sienkiewicza 14. 3) Z materiałów modelarskich możecie korzystać jedynie w modelarni LL. Indywidualnego źródła zakupu tych materiałów nie znamy. 4) Rysunki nadsyłane do działu „Co budują modelarze" powinny być wykonane czarnym tuszem na kalce technicznej lub kartonie w dowolnym formacie. Jeżeli jednak nie potraficie wykonać ich bardzo starannie, aby bez przerysowywania nadawały się do druku — możecie przesłać również szkice w ołówku na jakimkolwiek papierze. 5) Czasopisma zagraniczne możecie zaabonować za pośrednictwem Klubu Międzynarodowej Książki i Prasy w Warszawie. 6) Wycinanki modeli są rozprowadzane do wszystkich Ośrodków Propagandowych L.L. O ile u Was Ośrodek taki nie istnieje, możecie je zamówić w Zarządzie Miejskim LL w Sosnowcu, ul. Żymierskiego 18.

Kol. kol. **Zdzisław Potoczny** z Wadowic i **Antoni Błaszczyk** z Wałbrzycha. Z silniczków modelarskich możecie korzystać jedynie w modelarni LL. Radzimy Wam więc zapisać się do najbliższej modelarni, w której nie tylko nie będziecie mieli trudności z materiałami, narzędziami i silniczkami, ale pracując pod kierownictwem instruktora, zdobędziecie również więcej wiadomości.

Kol. kol. **O. A.** z Legnicy i **„Stałej Czytelniczce"** z Milanówka przypominamy, że na listy nie podpisane pełnym imieniem i nazwiskiem nie odpowiadamy. Prosimy więc o podanie nazwisk i adresów. **(J.S.)**

Szybownicy



NAPISAŁ TADEUSZ REJNIAK

Przyznanie się Marka do kradzieży spadochronu wywołało wśród szybowników ogromne przygnębienie. Na długim i burzliwym zebraniu wszystkich uczestników obozu, Marek poddał swój haniebny postępek ostrej samokrytyce, którą uzupełniły wnikliwe dyskusje kolegów. Część z nich reprezentowała pogląd, że wobec przyznania się Marka należy dać mu możność odrobienia swego błędu i w związku z tym pozostawić go na obozie, większość jednak była zdania, że Marek powinien obóz opuścić i rehabilitować się pracą na innym polu. Władze milicji natomiast pozostawiły wyciągnięcie konsekwencji wobec Marka kierownictwu obozu, zażądały jedynie, by nie wyjeżdżał on z Jeżowa do chwili ostatecznego zakończenia śledztwa w stosunku do Wojciecha Pokornego.

Pod wpływem przyjacielskiej opieki przewodniczącego grupy zetempowskiej — Tadka Puchały, Marek przełamał swoje odrętwienie, w jakim trwał od chwili przyznania się do kradzieży i za zgodą kierownika obozu zaczął pracować jako pomocnik mechaników w brygadzie Władka Kulickiego. Pracował z takim zacięciem i uporem, że aż budził podziw mechaników i kolegów szybowników, którzy go dyskretnie obserwowali.

*

Rozdział piętnasty

TAM SĄ RYSUNKI PROTOTYPU!

Obywatelu Janiak! Obywatelu Janiak!! — wołaniu towarzyszyło silne walenie pięścią w drzwi...

Wytrącony ze snu Andrzej zerwał się z łóżka i jednym susem znalazł się przy drzwiach. Otworzył je, przekręcając równocześnie kontakt. W progu stał wartownik:

— Obywatelu Janiak — powtórzył podnieconym głosem. — Z warsztatów dzwonią, że u nich się pali...

— Uruchomcie natychmiast sygnał alarmowy i budzić wszystkich. Piorunem!

Wartownik pobiegł przez korytarz i po chwili słychać było dudnienie jego podkutych butów po schodach.

— Słyszałeś, Roman?

— Słyszałem — odpowiedział Bogdanowicz, który już siedział na łóżku i szamotał się gorączkowo z wkładaną w pośpiechu koszulą.

Po chwili w ciszę nocy wdarł się ostry jęk syreny i niósł się złowieszczo urywanymi sygnałami po korytarzach budynku.

— Skąd ten pożar? — rzucił półgłosem Janiak sznurując buty i dorzucając po chwili:

— Ja już biegnę, Roman. Zabiorę tych, co są już ubrani, a ty przyprowadź resztę.

W holu na parterze panował nieopisany zgiełk. Syrena przestała już wyć, lecz hałaśliwe nawoływania: „Alarm! Pożar! Pali się..." niosły się od pokoju do pokoju. W holu stało już kilku szybowników gotowych do wyjścia, wypytujących z podnieceniem, co się stało.

— Spokój! Ani słowa więcej! — krzyknął Janiak donośnie. — Pośpiech nie wymaga hałasu!

Zgiełk ucichł, a Janiak mówił dalej normalnym głosem:

— Kto gotów, idzie ze mną. Resztę przyprowadzi instruktor Bogdanowicz. Ty, Adam — zwrócił się do Nowakowskiego — przypilnuj, żeby nikt nie wychodził sam. Chodźmy!

Wypadli zwartą grupką na dwór i pobiegli na przełaj znanymi ścieżkami. Warsztaty stały o kilkaset metrów od szkoły i z tamtej strony niosły się wyraźne nawoływania i krzyki. Płomienie jednak zobaczyli dopiero wówczas, gdy skręcili w boczną drogę, prowadzącą do głównej bramy wjazdowej. Gęsty dym, przetykany krwawymi błyskami płomieni, dobywał się z okien prawego skrzydła drewnianego, parterowego baraku, w którym mieściły się biura warsztatów.

Wokół płonącego budynku uwijało się kilku ludzi: wartownicy i bliżej zamieszkali pracownicy warsztatów. Tłumili pożar ręcznymi gaśnicami, nie byli jednak w stanie opanować płomieni liżących chciwie drewniane ściany baraku. Ogień rozprzestrzeniał się coraz bardziej.

Janiak zamienił kilka słów z komendantem wartowni i dowiedział się, że straż pożarna została już zaalarmowana.

— A gdzie są rozmieszczone hydranty? — zapytał.

— W halach warsztatowych. Ale dwa najbliższe powinny sięgnąć przez podwórze — odpowiedział zapytany.

— To pokażcie, gdzie są. Walek z Józkiem, rozwińcie węże! Tadek! Biegnij po Pędzicha, a my wynosimy z zagrożonych biur, co się da. Zaczęli wywlekać z pokojów biurka i szafy załadowane.

Janiak podbiegł do komendanta wartowników.

— Nie macie klucza od tej szafy opancerzonej, która stoi w czwartym pokoju? — zapytał.

— Nie, nie mam. Jeden klucz od niej ma inżynier Kocur, a drugi majster Pędzich.

— Psiakrew! — denerwował się Janiak. — Ciężka jest i nie można jej ruszyć. Z pozostałych biur prawie wszystko już wyniesione, tylko ta szafa została...

W parę chwil potem tłum u bramy zafalował i rozstąpił się. Na dziedziniec wjechał samochód ochotniczej straży pożarnej.

Rozległ się ostry warkot pompy motorowej i pięć nowych strumieni wody dołączyło się do pracy hydrantów Walka i Józka.

Szybownicy ustąpili miejsca strażakom, a Andrzej rozdzielił im dalsze roboty.

— Wy pójdziecie do Bogdanowicza — dyrygował. — Strzec dachu na halach, jak oka w głowie. Wy pomożecie dziewczętom. Pilnujcie wyniesionych dokumentów i sprzętu biurowego, żeby nic nie przepadło. A kilku zostanie tu ze mną. Może będziemy jeszcze potrzebni straży.

U bramy wjazdowej zrobił się znowu ruch. Przez tłum przedzierał się duży czerwony samochód straży pożarnej z Jeleniej Góry. Dziedziniec wypełniła nowa partia ruchliwych strażaków. W mig rozwinięto węże, trójnikami podłączono je do hydrantów i dwóch pomp motorowych i nowa ulewa spadła na żarłoczny ogień.

W tej chwili przez podwórze przebiegł w rozpiętym płaszczu majster Pędzich i wpadł do płonącego budynku, ginąc w ciężkim, gryzącym dymie, który gęstymi kłębami walił się z wnętrza. Dowódca straży rzucił się za Pędzichem, ale gdy dobiegł do budynku, majster ukazał się w drzwiach.

— Tam są rysunki prototypu! — wołał Pędzich, przekrzykując warkot motorów i huk płomieni. — To jedyny egzemplarz! Praca wielu tysięcy godzin konstruktorów...

— Janiak! — zwrócił się do nadbiegającego Andrzeja. — Wyobraźcie sobie, że wczoraj przyszły do nas rysunki tego doświadczalnego prototypu szybowca, wiecie? — i one są tam, w ogniu...

— W tej opancerzonej szafie? — zapytał Janiak.

— Tak... ale ona tylko obita blachą. Tam wszystko zetli się w tym żarze.

— Psiakrew, chcieliśmy ją wynieść, ale nie daliśmy rady...

— Trzeba je uratować! — gorączkował się coraz bardziej Pędzich. — Ludzie! To jedyny egzemplarz! Nie ma żadnej kopii tych rysunków... zrozumcie... — i rzucił się z powrotem do drzwi.

— Nic nie pomoże, majstrze — wstrzymał go za ramię dowódca straży ogniowej. — Zabraniam komukolwiek wchodzić do budynku. Lada chwila runie dach.

— Ależ komendancie, one w tej szafie zetlą się na węgiel — upierał się rozpaczliwie Pędzich, wyrywając mu się z rąk.

Janiak teraz dopiero zauważył, że Pędzich trzyma w ręce klucz.

— To od tej szafy? — zapytał.

— Tak! Żeby się do niej dostać i wyjąć te rysunki... Taki duży tekturowy rulon... Poza nim nie ma w szafie nic specjalnie ważnego, ale ten rulon...

— Nie ma mowy... — przerwał dowódca straży, a w tej samej chwili rozległ się huk wybuchu i jednocześnie w powietrze wystrzelił słup ognia i dymu.

— Do diabła! — zaklął Pędzich. — To lakiery. Tam w magazynku próbek stoi kilka baniek z próbnymi lakierami nitro... No, teraz to już po wszystkim — mówił rozdygotanym głosem. — Przepadły nasze rysunki... Mieliśmy u nas robić ten prototyp...

Za Pędzichem w grupie szybowników stał Marek Roszkowski. Osmalony dymem, bo wraz z innymi wynosił meble z płonącego budynku — teraz słuchał z napięciem słów Pędzicha.

— Przepadły nasze rysunki — wyszeptał za nim mimo woli.

— Nie, na pewno jeszcze nie przepadły... — przebiegła mu przez głowę błyskawicznie następna myśl. — Nie mogły jeszcze zetlić się, przecież są w opancerzonej szafie... Rysunki prototypu... wynik mozolnych i żmudnych obliczeń sztabu konstruktorów... Boże, jakaż to ogromna praca... jaka strata okropna... Przecież to niemożliwe, żeby rysunków nie dało się już wyciągnąć z szafy...

Nie, tego nie można tak zostawić — pomyślał z goryczą.

A gdybym ja tak spróbował?... Jestem w grubej, futrzanej kurcie... mam na głowie skórzaną pilotkę... Najwyżej zawrócę z korytarza, jeśli nie dojdę do szafy...

— Tam się pali nasz prototyp... — powtórzył Pędzich jeszcze raz złamanym głosem i opuścił wyciągniętą dotąd w kierunku ognia rękę.

W tej samej chwili ktoś nagłym ruchem wyrwał majstrowi klucz z ręki i rzucił się w stronę ognia.

— Marek, wróć! Marek!... — krzyknął Janiak i poderwał się za nim, ale komendant straży chwycił go silnie za ramię.

Marek biegnąc obciągnął mocniej skórzaną pilotkę na głowie, postawił kołnierz furtki i utonął w dymie, który walił z korytarza jak nurt wezbranej rzeki.

— Marek! — krzyknął jeszcze Tadek Puchała, ale po Marku nie było już śladu.

Komendant straży dał kilka urywanych sygnałów gwizdkiem i krzyknął:

— Cała woda na czwarte okno! Pompy pełny gaz!

Tnąc z ostrym sykiem powietrze, silne jak taran strumienie prądnic zeszły się posłusznie wszystkie w jeden punkt i spadły na płomienie tańczące wściekle nad czwartym oknem.

*

Wpadając na ślepo w dym, Marek potknął się na progu i upadł na oba kolana. Poderwał się energicznie, lecz natychmiast zatoczył się i oparł bezwładnie o ścianę korytarza.

Dym gryzie potwornie w oczy, dusi... Marek wyciąga chusteczkę, przytyka ją szczelnie do nosa i zaczyna posuwać się wzdłuż ściany. Po paru krokach zasłona dymna rozrzedza się i Marek dostrzega pełznące po ścianach, suficie i podłodze ruchliwe języki ognia.

Marek robi dwa kroki i wyciąga rękę, zaciskając w niej kurczowo klucz. Spod półotwartych powiek widzi, jak klucz błądzi po zamku i widzi, jak jego ręka bezwolnie opada. Za sekundę i szafa, i ściany, i płomienie wirują bezładnie i Marek wali się bez czucia na podłogę...

(24) (c. d. n.)

NASZA OKŁADKA:

Służyć ludziom pracy Związku Radzieckiego — bronić ich zdobyczy — bronić pokoju — oto zadania lotnictwa Kraju Rad.

TYGODNIK ILUSTROWANY LIGI LOTNICZEJ **WYDAWCA: P.P. WYDAWNICTWA KOMUNIKACYJNE**

REDAGUJE ZESPÓŁ

Warunki prenumeraty: miesięcznie zł 2,40, kwartalnie zł 7,20 półrocznie zł 14,40, rocznie zł 28,80.
Zaprenumerować można u listonoszy i w urzędach pocztowych wpłacając pieniądze do 15 każdego miesiąca na miesiąc następny i dalsze.
Wszelkie reklamacje dotyczące prenumeraty należy kierować bezpośrednio do urzędu pocztowego względnie listonoszy t. j. w miejscu zamawiania prenumeraty.

Adres redakcji: Warszawa, ul. Ogrodowa 65. Telefony: 62148; 73601; 87665. Wewnętrzny 8

Zakł. Graf. i Wydawn. Dom Słowa Polskiego. Zam. Nr 2473 3-B—22422